

ROK IV - 1969

32



Navigation

NR 1-2 (13-14)

Wydawca: POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY

Gdynia 10-Orłowo, ul. Przebendowskich 3 m. 4. Skrytka pocztowa 45
PKO-Gdynia, 1 Oddział Miejski Nr 11-9-154. Telefon 29-02-51 (T)

RADA PROGRAMOWA

PRZEWODNICZĄCY

Ludwik Zabrocki

Karol Górski, Bolesław Kasprowicz

Halina Evert-Kappesowa, Kazimierz Libera, Eugeniusz Olszewski

Roman Pollak, Jan Reychman, Witold J. Urbanowicz

SEKRETARZ

Jerzy Kłossowski

KOMITET REDAKCYJNY

REDAKTOR NACZELNY

Władysław Antoni Drapella

Walenty Aleksandrowicz, Zofia Drapella, Jan Kołtowski

Henryka Romańska, Stanisław Telega, Herbert Wilczewski

Korektor

Krystyna Nowak

Nakład 1000 egz. Ark. wyd. 12, ark. druk. 13. Papier drukowy kl. III maszyn. gładz., 70 g., karton satyn.
jednostr. kl. III, 220 g. Opracowanie graficzne W.A.D. Oddano do składania 18 VII 1969 r. podpisano do druku
w listopadzie, druk ukończono w listopadzie 1969 r.

Gdańskie Zakłady Graficzne. Zakład Nr 2 w Gdyni, ul. Mściwoja 7-9. Zamówienie nr 2722. WUKPPIW — L-6.

THE EDITORIAL COMMITTEE INFORMS ALL CONCERNED THAT IT RECEIVES ORDERS
FOR TRANSLATIONS INTO CONFERENCE LANGUAGES OF MATERIALS PUBLISHED
IN THE NAUTOLOGIA QUARTERLY. THE COSTS OF THE TRANSLATIONS
AND DISPATCHING CAN BE PAID IN CASH OR IN PUBLICATIONS
THE SOCIETY IS INTERESTED IN

CENTRAL IMPORT AND EXPORT OFFICE FOR SHIPS AND MARINE EQUIPMENT

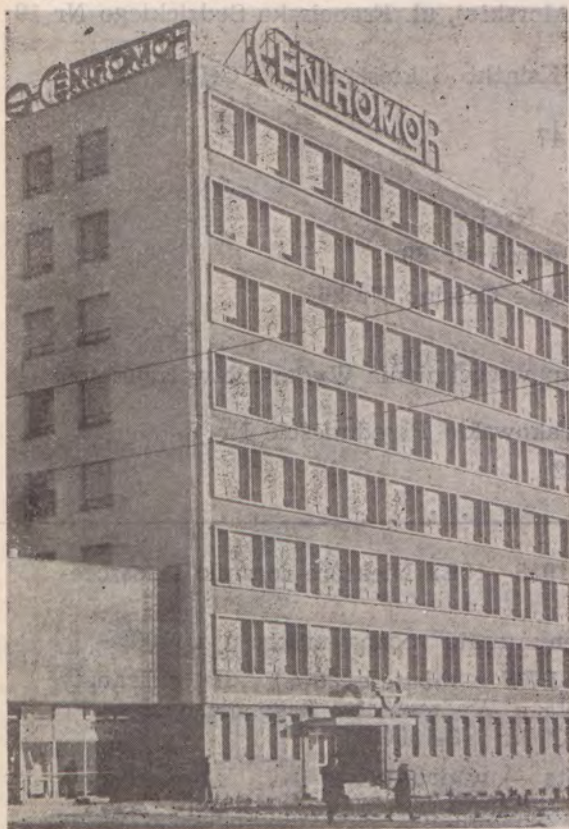
Head Office

GDAŃSK, ul. Okopowa 7
'phones: 31 22 71, 31 42 61
teletype: 051 376 Cemor Gd
051 377 Cemor Gd
Cables: CENTROMOR GDAŃSK

Branch Offices

WARSZAWA, al. Jerozolimskie 44
'phone: 262 011
teletype: 081 303 Cemor Wa
081 304 Cemor Wa
Cables: CENTROMOR WARSZAWA

SZCZECIN, ul. Hutnicza 1
'phone: 302 1316
teletype: 042 295 Cemor Sz
Cables: CENTROMOR SZCZECIN



WE CONDUCT:

- EXPORTS AND IMPORTS OF DEEP-SEA COMMERCIAL VESSELS, FISHING SHIPS AND SPECIAL CRAFT (OCEANOGRAPHIC SHIPS, SEA-TRAINING VESSELS, AND OTHERS),
- EXPORTS AND IMPORTS OF SHIPS' OUTFIT AND GEAR,
- EXPORTS AND IMPORTS OF TECHNICAL AND AUXILIARY CRAFT, OF SHIPS OF INLAND AND COASTAL NAVIGATION,
- EXPORTATION OF REPAIR SERVICES TO VESSELS,
- EXPORTATION OF RACING AND CRUISING BOATS, YACHTS, DINGHIES AND RAFTS, ETC.,

The trade volume composition of our Office covers above 80% exports, the remaining about 20% being the imported items.

OUR OFFICE IS THE SOLE COMMERCIAL REPRESENTATIVE OF THE POLISH SHIPBUILDING INDUSTRY, AND AS SUCH WE ACT FOR 22 SECTORS AND INDUSTRY BRANCHES, THE MOST PROMINENT AMONG THEM BEING THE SECTORS OF HEAVY INDUSTRY, SHIPPING AND MACHINERY CONSTRUCTION. THESE CONSTITUTE 99.5% OF EXPORT GOODS AND SERVICES WITHIN OUR OFFICE. FURTHER, WE REPRESENT OR CO-OPERATE WITH 32 UNIONS AND OVER 320 ENTERPRISES.

The items exported via the CENTROMOR OFFICE are constructed under the current supervision of the recognised classification societies, viz, LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, MORSKOI REGISTR SSSR, DET NORSKE VERITAS, BUREAU VERITAS, POLISH REGISTER OF SHIPPING and others.

Our Office in its trading capacities was first commissioned in Warsaw, March 1, 1950, and June 1, 1966 it was transferred to the thousand-years' old City of Gdansk, the centre of Polish shipbuilding. This year we celebrate twenty years of our commercial activities.

ON TOP THE HEAD OFFICE IN GDAŃSK AND THE BRANCH OFFICES IN WARSZAWA AND SZCZECIN, OUR ENTERPRISE MANAGES ITS OFFICES IN MOSCOW AND VARNA, ITS CONSIGNMENT STORES IN FRANCE (BOULOGNE-SUR-MER), GREAT BRITAIN (HULL), BULGARIA (VARNA) AND THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC (ROSTOCK), AND HAS ITS REPRESENTATIVES IN YUGOSLAVIA, RUMANIA, DENMARK, NORWAY, FINLAND AND INDIA, NOT TO MENTION 63 AGENCIES IN EUROPE AND ON THE OTHER CONTINENTS.

In the years 1950—1969, our enterprise conducted business and held commercial relations with nearly seventy countries of the world.

To-day, Centromor belongs among the biggest foreign-trade enterprises in POLAND, and in respect of its trade volume and turnovers it ranks first in the export trade of the investment type, second only to the current-trade enterprises, such as the Polish coal exporters, Węglókoks or the oil and chemistry dealers, Ciech. In addition, Centromor certainly belongs among the biggest enterprises in its class. Such is its position, gained by the firm standing of the Polish shipbuilding industry, which in 1968 ranked first on the world's list of exporters of the fishing craft, followed by JAPAN and the GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC; and fifth on the world's list of tonnage producers in general, preceded by JAPAN, WEST GERMANY, SWEDEN and GREAT BRITAIN only.

WYDAWNICTWA PTN - WYDAWNICTWA PTN

do nabycia

GDAŃSK — Muzeum Morskie — Stary Żuraw, ul. Szeroka Nr 67/68

GDYNIA — Miejska Biblioteka Publiczna, Skwer Kościuszki Nr 15

— Zarząd PTN, Internat Wyższej Szkoły Morskiej, ul. Franciszka Sędzickiego Nr 19

„Nautologia” w księgarniach „Domu Książki i kioskach „RUCHU”

GDYNIA — Księgarnia Nr 61, ul. Świętojańska 47

KRAKÓW — Księgarnia Nr 10, ul. Podwale Nr 6

ŁÓDŹ — Księgarnia Naukowa, ul. Piotrkowska Nr 102

POZNAŃ — Księgarnia Naukowa, ul. Czerwonej Armii Nr 69

SOPOT — Księgarnia Nr 91, ul. Bohaterów Monte Cassino Nr 26

SZCZECIN — Brama Królewska

WARSZAWA — Księgarnia-Wzorcownia Ośrodka Rozpowszechniania Wydawnictw Naukowych PAN, Pałac Kultury i Nauki

— Główna Księgarnia Naukowa, ul. Krakowskie Przedmieście Nr 7

WROCŁAW — Księgarnia Nr 13, ul. Kuźnicza Nr 42

BIULETYN NAUTOLOGICZNY — miesięcznik — 1958—1965. Niektóre roczniki i poszczególne numery jeszcze na składzie

NAUTOLOGIA — kwartalnik — od 1966 roku. Prenumerata roczna w kraju zł 100,—

(członkowie otrzymują wszystkie wydawnictwa PTN z rabatem 20%), dla zagranicy zł 140,— (prenumeratę przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia Nr 23, konto PKO Nr 1-6-100004)

STANISŁAW BODNIAK: Komisja Zygmunta Augusta — w druku

WŁADYSŁAW A. DRAPELLA: Henryk Jabłoński. Zapomniany poeta-marynista (1828—1869). Informacja. Tablice chronologiczne. Wiersze 5,—

WŁADYSŁAW A. DRAPELLA: Powszechne wychowanie morskie. dzieje idei na tle ogólnego procesu rozwoju myśli morskiej i zainteresowań morzem. Szkice. Księga I i II . . . 10,—

JÓZEF KORPANTY: Rozbój morski w starożytności oraz

JOACHIM ŚLIWA: O statkach i miecie thalassokracji minojskiej 5,—

KAZIMIERZ LEPSZY: Dominium maris Baltici Zygmunta Augusta 5,—

WŁADYSŁAW KOWALENKO: Slavia martima. Łodzie u Słowian wczesnośredniowiecznych 5,—

HERBERT WILCZEWSKI: O niektórych cechach specyficznych kultury materialnej Pomorza Gdańskiego oraz

STANISŁAW TELEGA: Jerzy Bohdan Rychliński — żeglarz własnej wyobraźni 5,—

wysyłamy za zaliczeniem pocztowym

WYDAWNICTWA PTN - WYDAWNICTWA PTN

NAUTOLOGIA

QUARTERLY — REVUE TRIMESTRIELLE — TRIMESTRAL — KWARTALNIK

Wykaz treści

Contents	4—5
Table des matières	5—6
Contenido	7—8
ОГЛАВЛЕНИЕ	9—10

ARTYKUŁY, STUDIA	13—34
----------------------------	-------

ŁADYSŁAW A. DRAPELLA: Od kołowrotu do koła sterowego. Z dziejów mechanizacji urządzenia sterowego. Druga faza mechanizacji (początek wieku XVIII — początek XIX wieku)	13—30
Streszczenia w języku angielskim i francuskim	31—34

MATERIAŁY	35—42
---------------------	-------

RATISLAV TEKLY: Z dziejów żeglugi na Wełtawie. Tłumaczył Antoni Drapella	
Streszczenia w języku angielskim i rosyjskim	35—40

DOKUMENTACJA

WSTĘP	41—42
-----------------	-------

TANISŁAW BODNIAK: Autoreferat o własnych pracach naukowych	44—50
Streszczenia w języku angielskim i rosyjskim	51—52

2. DOKUMENTACJA BIBLIOGRAFICZNA	53—60
---	-------

ERZY PERTEK: Bibliografia prac Eryka K. S. Sopoćki	53—54
--	-------

AROSŁAW RUSAK: Bibliografia polskiego muzealnictwa morskiego (1926—1968)	54—60
--	-------

3. DOKUMENTACJA LEKSYKOGRAFICZNA I TERMINOLOGICZNA	61—32
--	-------

Materiały do dziejów terminologii i frazeologii nautycznej	61—32
--	-------

1. Gondula, gondoler (A.N.)	61
---------------------------------------	----

2. Kaldun (=kadłub) statku (Z.D.)	61—32
---	-------

3. Madraga, matanza, nabrzeże morskie, nawalnica morska, ściana (=burta), wały morza (Z.D.)	61—62
---	-------

4. Marynista (W.A.D.)	62
---------------------------------	----

CHASOPICHO ZAKWALIFIKOWANE

PRZEZ MINISTERSTWO OŚWIATY I SZKOLNICTWA WYŻSZEGO

DO BIBLIOTEK ZAKŁADÓW KSZTAŁCENIA NAUCZYCIELI,

LICEÓW OGÓLNOKSZTAŁCĄCYCH I TECHNIKÓW

ORBIS MARITIMI

TRZZ powinno ściśle współpracować z PTN

Kongresy nautyczne

LIBELLARIA

1. Jakim sposobem mogłaby Rzeczpospolita mieć na Morzu Bałtyckim dwa-dzieścia okrętów? (XVII w.)
2. Okręt „kaloryczny” z maszyną ciepłokową Ericssona (1843, 1852)
3. Polscy budowniczy Kanału Panamskiego (1881)
4. Jeszcze o wyprawie Rogozińskiego (1882)
5. Okręt podwodny T. Teodorescu (1882)
6. Jan Kozłowski (1882)
7. „Fregaty” z Elbląga i Gdańska (1905)
8. Niemczenie nazw statków wiślanych (1918)
9. Bandery polskie w „atlasie” Allarda

Errata

ANADYOMENE

ARTYKUŁY, STUDIA

STANISŁAW TELEGA: Z problematyki współczesnej polskiej prozy marynistycznej

Streszczenia w języku angielskim i rosyjskim

KRONIKA TOWARZYSTWA

Z rejestru

Sesja naukowa i Walne Zgromadzenie

Opinia MSZ

Drukujemy w Gdyni

Spotkania

Potrzeba aktywizacji badań

Współpraca TPMM z PTN

Zebrania Zarządu

Komisja Historii Środowisk Nautycznych Kultury i Wychowania

Contents

Wykaz treści

Table des matières

Contenido

оглавление

ARTICLES, STUDIES

WŁADYSŁAWA. DRAPELLA: From Windlass to Steering Wheel. From the History of Steering Gear Mechanisation. The Second Phase of Mechanisation (Early 13th till early 19th Centuries)

Summaries in English and French

MATERIALS	35—42
VRATISLAV TEKLY: From the History of Shipping on the Vltava River	
Translated by Antoni Drapella	35—40
Summaries in English and Russian	41—42
DOCUMENTS	
REEDITIONS	44—52
STANISŁAW BODNIAK: Author's Report on Own Scientific Transactions	44—50
Summaries in English and Russian	51—52
A. BIBLIOGRAPHIC DOCUMENTS	53—60
JERZY PERTEK: Bibliography of Prose-Writing by Eryk K. S. Sopoćko	53—54
JAROSŁAW RUSAK: Bibliography on Polish Maritime Museums (1926—1968)	54—60
B. LEXICOGRAPHY AND TERMINOLOGICAL DOCUMENTS	61—62
Materials Pertaining to the History of Marine Terms and Phrases	61—62
ORBIS MARITIMI	62
LIBERIA	63—70
1. By what Measures Could the Republic Maintain Twenty Vessels in the Baltic Sea (18th century)	63
2. Ericsson's „Calorific” Vessel with a Heat Machine (1843, 1852)	64—67
3. Polish Constructors of the Panama Canal (1881)	67—68
4. Still on the Rogozinski's Expedition (1882)	68
5. Submarine Vessel by T. Teodorescu (1882)	68
6. Jan Kozłowski (1882)	68
7. „Fullriggers of Elbląg and Gdańsk (1905)	68—69
8. Germanising of the Names of the Visła Barges and Vessels (1918)	69
9. Polish Flags in Allard's „Atlas”	69
Errata	70
ANADYOMENE	
ARTICLES, STUDIES	73—90
STANISŁAW TELEGA: Of the Problems of Polish Contemporary Marine	
Prose-Writing	73—88
Summaries in English and Russian	88—90
THE NAUTOLOGICAL SOCIETY'S CHRONICLE	91—94
Of the Society's Register	91
Science Session and General Assembly	92
Opinion Passed by the Ministry of Foreign Affairs	92
We Print in Gdynia	92
Encounters	92—93
The Need for More Active Researches	93
Co-operation Between TPMM and the Polish Nautological Society (PTN)	93
Meetings of the Society's Council	93
Commission for the History of Maritime Milieus, Culture and Education	93—94

Krystyna Wilkoszewska

Table des matieres

Wykaz treści	3— 4
Contents	4— 5
Contenido	8— 9
Оглавление	9—10

ARTICLES, ETUDES 13—34

WŁADYSŁAW A. DRAPELLA: Du rouet à la roue de gouvernail. Des histoires de la mécanisation du matériel de gouvernail. La seconde phase de la mécanisation (le début du XVIII-ème — début du XIX-ème siècle)	13—30
Résumé en anglais et en français	31—34

OUVRAGES 35—42

VRATISLAV TEKLY: Des histoires de la navigation sur Weltawa	35—40
Traduit par A. Drapella	41—42
Résumé en anglais et en russe	44—52

DOCUMENTATION

REÉDITIONS 44—50

STANISŁAW BODNIAK: Autorapport de ses propres travaux scientifiques	51—52
Résumé en anglais et en russe	51—52

DOCUMENTATION BIBLIOGRAPHIQUE 53—60

JERZY PERTEK: Bibliographie des travaux d'Eryk K. S. Sopoćko	53—54
JAROSŁAW RUSAK: Bibliographie de la science des musées polonais maritimes — 1926—1968 (I)	54—60

B. DOCUMENTATION LEXICOGRAPHIQUE ET TERMINOLOGIQUE 61—62

Travaux aux histoires de la terminologie et de la phraséologie nautiques	61—62
--	-------

ORBIS MARITIMI 62

LIBELLARIA 63—70

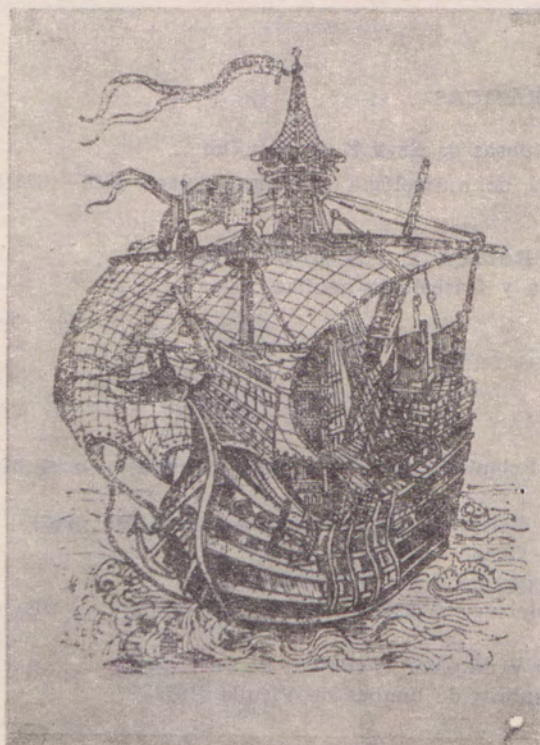
1. Comment la Pologne aurait pu avoir vingt vaisseaux sur la mer Baltique (XVIII-ème siècle)	63
2. Navire „calorique” avec une machine thermique d'Ericsson (1843, 1852)	64—67
3. Constructeurs polonais du Canal de Panama (1881)	67—63
4. Encore de l'expédition de Rogoziński (1882)	68
5. Sous-marin de T. Teodorescu (1882)	68
6. Jan Kozłowski (1882)	68
7. „Frégates” d'Elbląg et de Gdańsk (1905)	68—69
8. Germanisation des noms des bateaux naviguant sur la Vistule (1918)	69
9. Les pavillons polonais dans l'Atlas d'Allard	69

NADYOMÈNE

RTICLES, ETUDES	73—90
TANISŁAW TELEGA: Du problème de la prose polonaise, contemporaine maritime	73—88
Résumé en anglais et en russe	88—90

CHRONIQUE DE LA SOCIÉTÉ	91—94
Du registre	91
Session scientifique et Assemblée Plénière	92
Opinion de MSZ	92
Nous imprimons à Gdynia	92
Rencontres	92
Besoin de l'activation des recherches nautologiques	92—93
Collaboration TPMM avec PTN	93
Réunions de la direction de la Société	93
Comission de l'Histoire des Milieux Nautiques de la Culture et de l'Education	93—94

Rozalia Strzemżalska



Contenido

Wykaz treści	3—4
Contents	4—5
Table des matières	6—7
Оглавление	9—10
ARTICULOS, ESTUDIOS	13—34
WŁADYSŁAW A. DRAPELLA: De carbresante al aparato de gobierno. De la historia de mecanización del aparato de gobierno. La segunda fase de macanización (los principios del siglo XVIII — los principios sel siglo XIX)	13—30
Resumen en inglés y francés	31—34
MATERIALES	35—42
VRATISLAW TEKLY: De la historia de navegación en Vltava. Traducción de Antoni Drapella	35—40
Resumen en inglés y ruso	41—42
DOCUMENTACIÓN	
RE-EDICIONES	44—52
STANISŁAW BODNIAK: Informe sobre sus propias obras científicas	44—50
Resumen en inglés y ruso	44—52
A. DOCUMENTACIÓN BIBLIOGRÁFICAS	53—60
JERZY PERTEK: Bibliografía de obras de Eryk K. S. Sopoćko	53—54
JAROSŁAW RUSAK: Bibliografía de museología marítima Polaca 1926—1968 (I)	54—60
B. DOCUMENTACIÓN LEXYCOGRÁFICA Y TERMINOLÓGICA	61—62
Materiales (sobre) la historia y fraseología nautica	61—62
ORBIS MARITIMI	62
LIBELLARIA	63—70
1. Como la Republica (de Polonia) podria tener veinte buques en el Mar Baltico (siglo XVIII)	63
2. El buque „calorifico” de Ericsson, con máquina térmica (1843, 1852)	67—68
3. Polacos, constructores de Canal de Panamá (1881)	68
4. Mas detalles sobre la expedición de Rogoziński (1882)	68
5. El submarino de T. Teodorescu (1882)	68
6. Jan Kozłowski (1882)	68—69
7. Las „fregatas” de Elblag y de Gdańsk (1905)	69
8. La germanización de nombres de buques de Vistula (1918)	69

ANADYOMENE

ARTICULOS, ESTUDIOS	73—90
STANISŁAW TELEGA: Algunos problemas de contemporánea prosa marinista	
polaca	73—88
Resumen en inglés y ruso	88—90

LA CRÓNICA DE LA SOCIEDAD	91—94
Del Registro	91
Sesion científica y Asamblea General	92
La opinion de Ministerio de Relaciones Exteriores	92
Imprimimos en Gdynia	
Reuniones	92
Es necesario activar las investigaciones náutológicas	92—93
La Cooperación entre TPMM y PTN	93
Sesiones de la dirección	93
La Comisión de la Historia de Ambientes Nauticos de Cultura y Educación	93—94

Aleksander Karczyński

Оглавление

Wykaz treści	3— 4
Contents	4— 5
Table des matières	6—7
Contenido	8—9

СТАТЬИ, ИССЛЕДОВАНИЯ	13—34
----------------------	-------

ВЛАДИСЛАВ А. ДРАПЕЛЛА: От кабестанов до рулевого колеса. Из истории механизации рулевого устройства. Второй период механизации (начало 18 до начала 19 века)	13—30
Краткое изложение на английском и французском языках	31—34

МАТЕРИАЛЫ	35—42
-----------	-------

ВРАТИСЛАВ ТЕКЛИ: Из истории судоходства на Влтаве. Перевёл АНТОНИ ДРАПЕЛЛА	35—40
Краткое изложение на английском и русском языках	41—42

ДОКУМЕНТАЦИЯ

ПОВТОРНОЕ ИЗДАНИЕ 44—52

СТАНИСЛАВ БОДНЯК: Автобиография. Ранние годы (1897—1910) 44—50

Краткое изложение на английском и русском языках 51—52

А. БИБЛИОГРАФИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ 53—60

ЕЖИ ПЕРТЕК: Библиография работ Эрика К. С. Сопотьки 53—54

ЯРОСЛАВ РУСАК: Библиография морских музеев в Польше 1926—1968 54—60

Б. ЛЕКСИКОГРАФИЧЕСКАЯ И ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ 61—62

Материалы по истории терминологии и морской фразеологии 61—62

ОРБИС МАРИТИМИ 62

ЛИБЕЛЛАРИЯ 63—70

1. Каким образом могла бы Республика держать на Балтийском море двадцать кораблей (18 в.) 63

2. „Килорийный” корабль с теплородной машиной Эрикссона (1843, 1852) 64—67

3. Польские строители Панамского канала (1881) 67—68

4. Ещё об экспедиции Рогозиньского (1882) 68

5. Подводная лодка Т. Теодореску (1882) 68

6. Ян Козловский (1882) 68

7. „Фрегаты” из Эльблонга и Гданьска (1905) 68—69

8. Германизирование названий вислинских кораблей (1918) 69

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ 70

АНАДИОМЕНЕ

СТАТЬИ, ИССЛЕДОВАНИЯ

СТАНИСЛАВ ТЕЛЕГА: Мотивы рыбацкого характера в балтийской морской литературе 73—88

Краткое изложение на английском и русском языках 88—90

ХРОНИКА ОБЩЕСТВА 91—94

Из списка 91

Научная сессия и Ощее Собрание 92

Мнения 92

Печатаем в Гдыне 92

Встречи 92

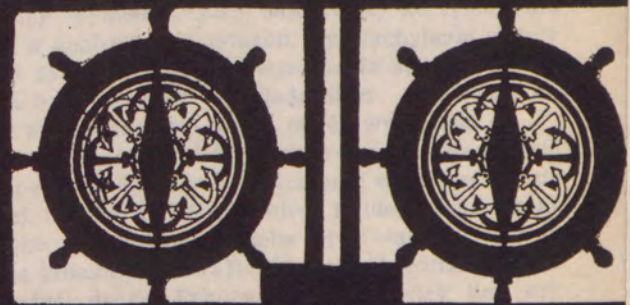
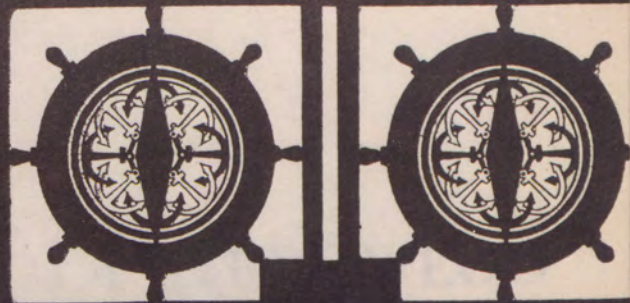
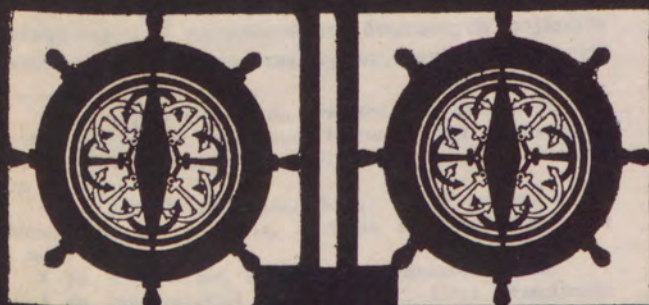
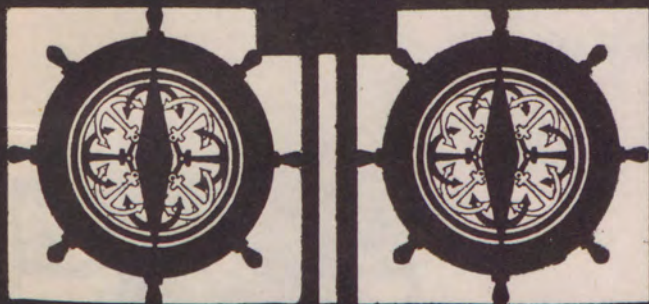
Необходимость распространения исследований 92—93

Сотрудничество ОЛН с другими обществами 93

Собрание правления 93

Комиссия по Истории Навтологической Среды Культуры и Воспитания 93—94

Bronisława Walczowska







OD KOŁOWROTU DO KOŁA STEROWEGO

Z dziejów mechanizacji urządzenia sterowego

Druga faza mechanizacji

(Początek wieku XVIII — początek XIX wieku)



I. ZASTOSOWANIE KOŁOWROTU

rzekładnia nie zapewniała korzystnego dla żeglugi wychylenia płetwy sterowej. Była urządzeniem prymitywnym. Posługiwano się nią tylko na wodach otwartych i podczas znośnej pogody (umiarkowanego rozfalowania morza) oraz średniej prędkości okrętu. Dodajmy jeszcze — podczas długich kursów, to znaczy w pływaniu nie wymagającym częstej zmiany kierunków. Kładzenie jej „na burtę” wymagało mimo to siły, ale utrzymywanie przekładni w innych położeniach musiało być czynnością potwornie męczącą marynarzy. Dlatego nie rezygnowano ze starej, wypróbowanej

przez wieki metody posługiwania się we wszystkich trudniejszych sytuacjach żeglowania również taliami. W trudnych warunkach pływania, na przykład podczas sztormu, wiatru szkwalistego, pływania wzdłuż krętego wybrzeża, opływania przylądków lub mielizn, przy ograniczonych możliwościach manewrowania etc., potęgowanych jeszcze miernymi właściwościami manewrowymi ówczesnych pojazdów wodnych, a także podczas wykonywania zadań bojo-

wych (pościg, walka, ucieczka) czy pływania zespołowego — najprawdopodobniej nie posługiwano się przekładnią sterową. *Petit Renau* nie wymienia jej w swojej teorii manewrowania statkami. W rozdziale VII (*De l'angle que le gouvernail doit faire avec la quille du vaisseau, pour prendre vent devant, ou pour arriver vent arrière, le plus promptement qu'il est possible*)¹ wymienia, jako najbardziej korzystny dla statku w analizowanej sytuacji, kąt wychylenia płetwy „bliski 55°”². Tak dużego wychylenia sterownicy nie można było osiągnąć ani kładzeniem przekładni na burtę, ani wciskaniem jej w otwór wrzeciona.

Praca taliami ułatwiała manewrowanie sterem, choć nie zapewniała urządzeniu potrzebnej elastyczności ruchowej, będącej cechą zasadniczą każdego dobrze pracującego mechanizmu. Trzeba było ciągle operować dwoma taliami: wybierając (*skracając*) jedną, luzować (*wydłużać*) drugą. Pęknięcie którejkolwiek liny czy bloku zwalniało z uwięzi ciężki drąg sterowy, który stawał się prawdziwą bestią. Groziło to okrętowi poważnymi konsekwencjami, a nawet katastrofą. Marynarzom-sterownikom natomiast, jeżeli nie śmiercią, to kalectwem³. Do obsłużenia tego układu (*sterownica + dwie talie*) trzeba było postawić minimum trzech maryna-

* Cfr *Od przykładni do przekładni. Z dziejów mechanizacji urządzenia sterowego. Pierwsza faza mechanizacji (XVI—XVIII)*, „Nautologia” 1967, nr 3—4, s. 8—29, ilustracji 28.

¹ [B. RENAULT D'ELICAGARAY]: *De la Théorie de la Manoeuvre des vaisseaux*. A Paris M.D.C.LXXXIX, s. 64 i nast.

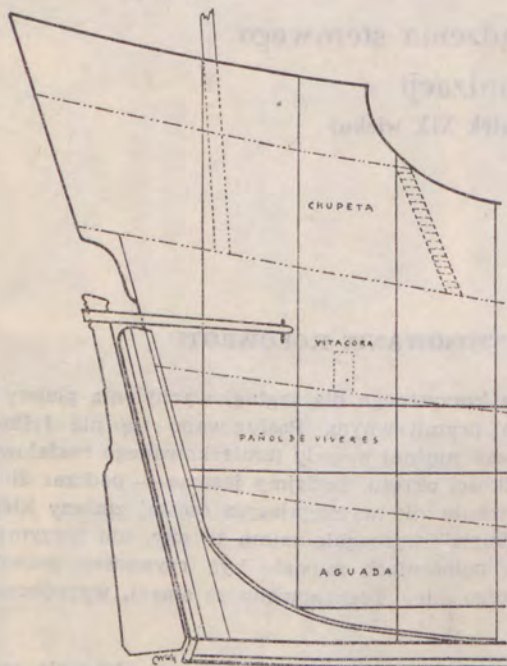
² *Ib.*, s. 70 a nie, jak błędnie wydrukowano, 72.

³ Na rekonstrukcji „Santa Marii”, która przepłynęła Atlantyk w 1492 r. sterowano zwykłą sterownicą (jak na il. I). Kpt. D.V. CONCAS, dowodzący tym statkiem, informował w dzienniku podróży, że raniła ludzi. Założono więc prowizoryczne koło sterowe, które po przybyciu na miejsce zdemontowano. Wg G. LA ROËRIE: *Le Gouvernail*, „Chercheurs et Curieux”, octobre 1955, s. 634—635.

⁴ HERODOT: *Dzieje*. Przełożył z języka greckiego i opracował S. HAMMER. Warszawa 1954, ks. VII, s. 468.

rzy. W rzeczywistości znacznie więcej. Liny, którymi posługiwano się przy sterowaniu, należy uznać za pierwowzór ciągów sterowych. W każdym razie na obszarze żegludowym europejskim.

Włączenie do pracy sterem talii nie było rewelacją. Taliami posługiwano się równie często na lądzie, jak i na morzu już co najmniej od dwóch tysięcy lat. Ale od czasów bardzo dawnych znano również



[II] Usytuowanie steru na „Santa Marii” Kolumba. Wg D.C.F. Duro „Estudion auxiliares para reconstruction de la nao Santa Maria”, tb. 2 [w:] „La nao Santa Maria” R. Monleona i Duro. Madrid 1892. Rys. W.A.D.

i kołowroty. Posługiwano się nimi przy transporcie ciężkich przedmiotów, budowie mostów pływających⁴, w portach, w stocznich i na statkach:

[I] „Wyżej opisane maszyny znajdują zastosowanie również przy ładowaniu i wyładowywaniu okrętów: jedne ustawia się pionowo, inne poziomo na tarczach obrotowych. Opierając się o te same zasady, ale bez użycia słupów, przy pomocy odpowiednio napiętych lin i bloków wciąga się po równej płaszczyźnie okręty na ląd”⁵.

Im pojazdy wodne stawały się większe, tym kołowroty na nich ustawiane — zwane dzisiaj również i w Polsce kabestami [II]⁶ — stawały się potrzebniejsze. Służyły do podnoszenia kotwic, reł, ładowania, przesuwania i wyładowywania ciężkich przedmio-

tów (np. dział). Nawet do manewrowania sterami awaryjnymi⁷. Początkowo ustawiano je na pokładach (cfr il. 14 i 16 w pracy *Od przykładni do przykładni*, „Nautologia” 1967, nr 3—4, s. 17 i 18), później — gdy pokładów zaczęło przybywać — również na pokładach niższych (cfr w wymienionej pracy il. 19 i 21, s. 20 i 21). Najczęściej po dwa na jednym pokładzie: w części przedniej — między fokmasztem i grotmasztem, oraz w części tylnej — między grotmasztem i sternasztem (bezanmasztem). Ustawiano je w pionie (cfr il. 19 i 21 wyżej wspomniane), ale nie zawsze [III]⁸. Z czasem tworzyły one prawdziwą wieżę [IV]⁹. Kołowroty pomocne były przy innych jeszcze

JOHANNIS BERNOULLI.

M. D. MATHESIOS PROFESSORIS,
Regiarum Societatum PARISIENSIS, LONDINENSIS, PETROPOLITANÆ,
BEROLINENSIS, Socii &c.

OPERA OMNIA.

TAM ANTEA SPARSIM EDITA,
quam hactenus inedita.

TOMUS QUARTUS,

Quo continentur

ΑΝΕΚΔΟΤΑ



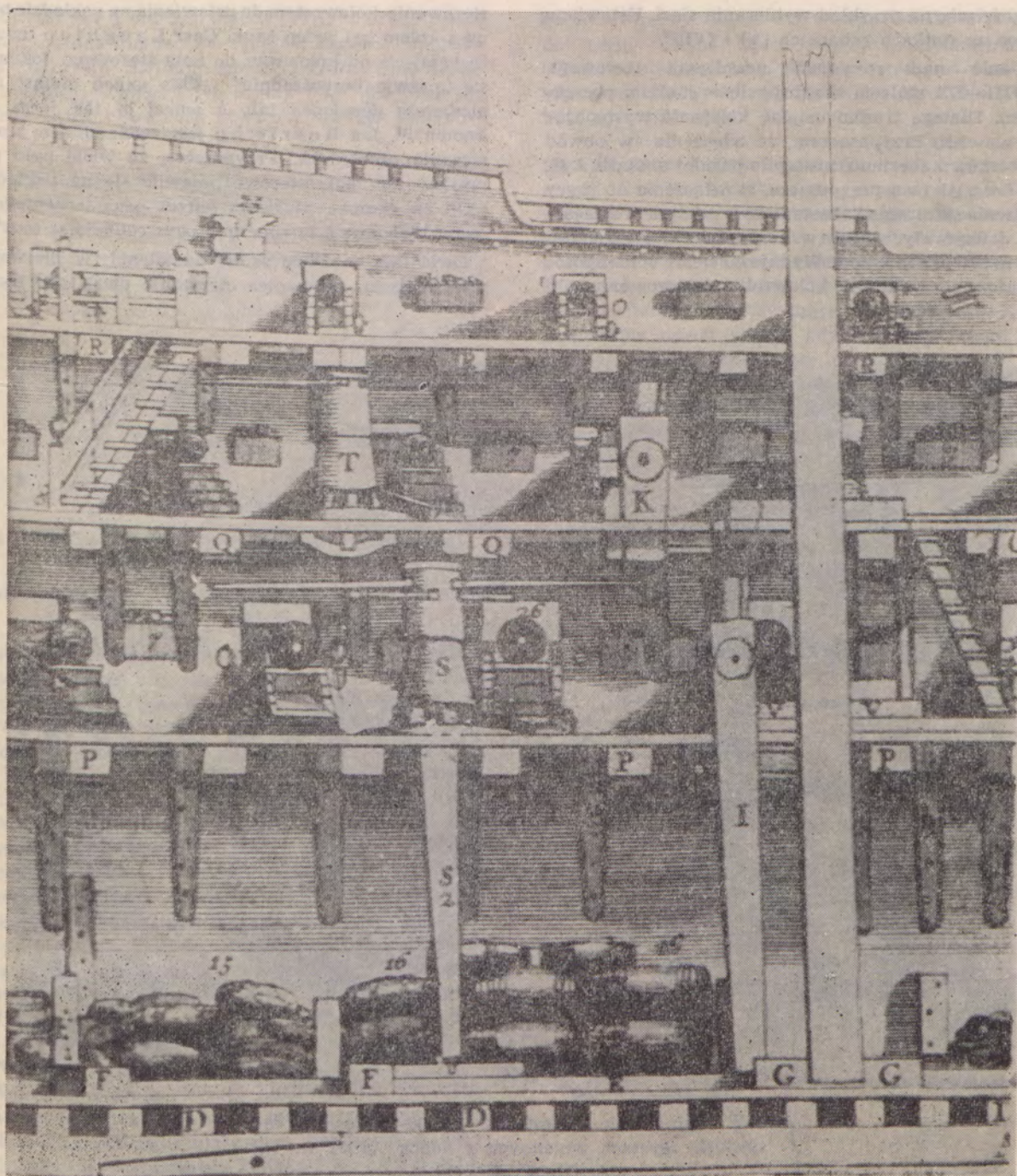
LAUSANNÆ & GENEVÆ,

Styphani MARCI-MICHAELIS BOUSQUET & Sociorum.

MDCCLII.

[III] Ze zbiorów Biblioteki Gdańskiej PAN⁸

⁵ WITRUWIUSZ: O architekturze. Wyd. z r. 1956, ks. X, rozdz. 2, s. 153 i il. LIII. Rysunek kołowrotu typu studziennego (koło ustawione pionowo, bęben poziomo, a więc jak na statkach) znajduje się w pseudoarystotelesowskiej *Mechanice* (ARISTOTELIS *Mechanica Graeca, emendata, Latina facta, & Commentariis illustrata*, H. MONANTHOLIO [...], Lugduni B. Anno M.DC, s. 120; talia ib., s. 135. Różne typy maszyn z zastosowaniem kołowrotu poziomego (bęben pionowo) używane na przełomie XVII i XVIII w. repr. w D. MORTIER: *L'Art. de bâtir les vaisseaux*, 1719, pl. XI, s. 65; pl. XX, s. 83; pl. XXII, między ss. 88—89 i pl. XXIII, s. 89.



[III] Fragment śródokręcia statku wojennego z przełomu XVII/XVIII w. Widoczne usytuowanie kabestanów za grotmasztem. Wg D. Mortiera (1719)

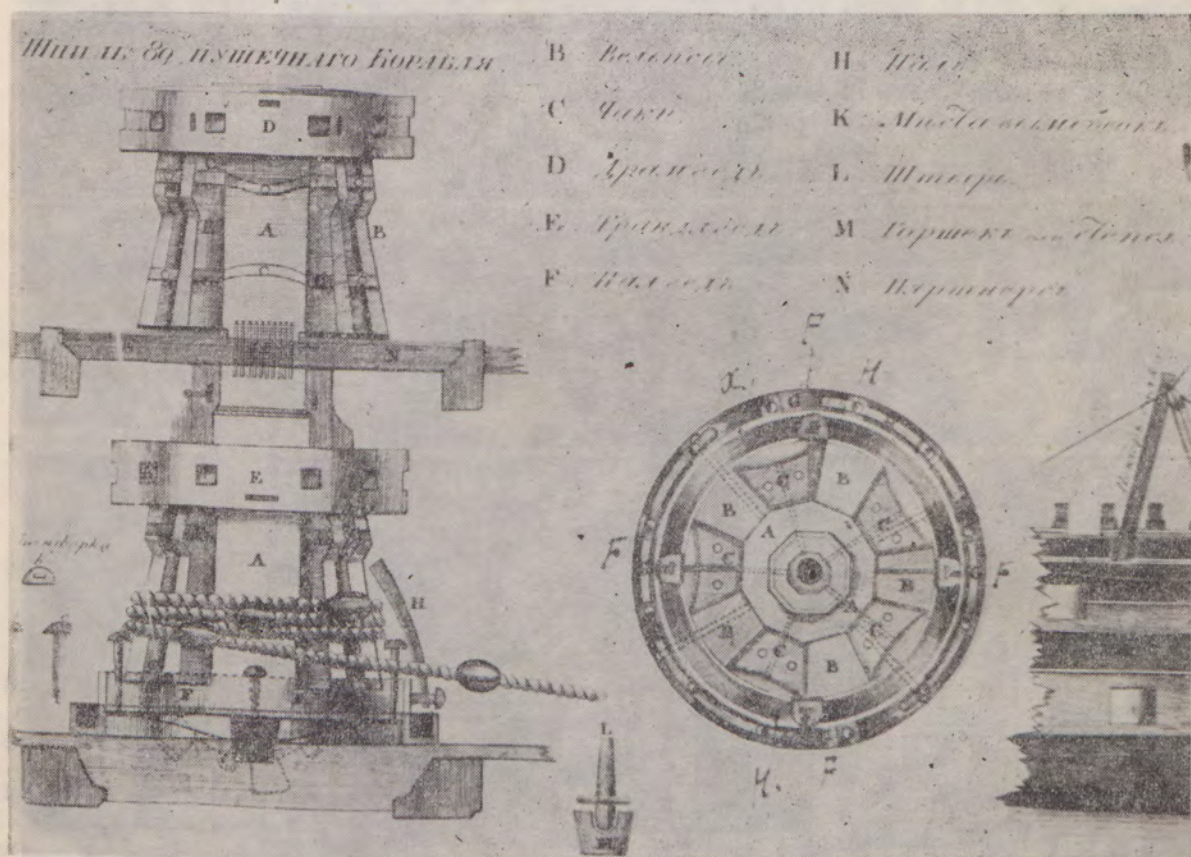
⁶ A. ПЛОТОВ: Изъяснение принадлежностей иъ вооружению корабля. Сочинение [...] Санктпетербургъ 1816, pl. V.
⁷ D. LETOURNEUR [d-ca „Andromaki”]: Gouvernail de fortune de l'Andromaque”, „Revue Maritime et Coloniale” 1863, avril, s. 620–631+tb. 1, repr. il. Tegoż: Nouveau gouvernail de fortune. Paris 1863. — Cfr ST. JAWORSKI i inni: Stery okrętowe i ich obsługa. Warszawa 1955. W rozdz. II, podrozdz. 12. Stery awaryjne, s. 82–87, 6 rys. — W. ZAJĄCZKOWSKI: Wiedza okrętowa. Toruń 1927. W rozdz. VII, § 119. Sporządzanie sterów awaryjnych, s. 211–215. — J. KUCZYŃSKI: Jachtowa żegluga morska. Warszawa 1939. W części Awarie, ustęp Awaria steru, s. 496–498.

czynnościach, na przykład wybieraniu sieci. Ustawiano je więc na statkach rybackich [V] i [VI]¹⁰.

Badania nad rozwojem urządzenia sterowego w XVIII—XX stulecia znajdują się w stadium początkowym. Dlatego trudno ustalać kolejność występujących zjawisk. Przypuszczam, że włączenie w obwód lin i bloków kabestanów, nastąpiło później niż talii. L.G. Carr Laughton przypuszcza, że włączenie do pracy urządzenia sterowego kabestanów było pomysłem szczęśliwym. Jednym z tych, które wskazują ścieżki udoskonalenia samym swym istnieniem. Wydaje mi się, że w ten sposób zauważono przydatność kołowrotu w sterowaniu. Od

sterowania kołowrotem do ustawienia na pokładzie bębna z kołem był jeden krok. Carr Laughton uważa, że przejście od kołowrotu do koła sterowego dokonało się „prawie bezpośrednio” („*This winch almost immediately developed into a wheel of the form still known*”)¹¹. La Roërie nie jest zwolennikiem upraszczania problemów. Przypuszcza, że wiele było pomysłów nim koło sterowe pojawiło się na pokładzie („*On en chercha plusieurs autres pour le remplacer avant d'aboutir à la roue que vous connaissez tous*”)¹².

Dwie fazy możliwe są do ustalenia. W pierwszej, wcześniejszej, sterownica otrzymuje dwie talie łączą-



[IV] Usytuowanie kabestanów na 80-działowych rosyjskich okrętach wojennych z końca XVIII w. Wg A. GŁOTOWA (1816).

⁸ DAWID MORTIER [wydawca]: *L'Art de Bâtir les Vaisseaux, et d'en perfectionner la construction; de les garnir de leur appurraux, les mettre en funin, les manoeuvre, etc.* [...] A Amsterdam M.DCC.XIX, tb. I.

⁹ A. GŁOTOW, op. cit., tb. V.

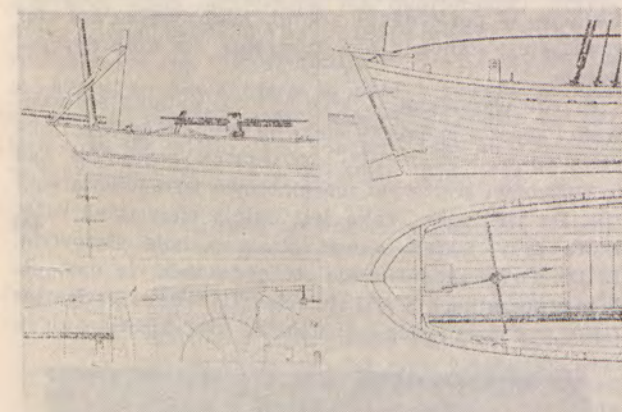
¹⁰ E. PÂRIS: *Souvenirs de Marine. Collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes. Existants ou disparus avec les éléments numériques*

nécessaires a leur construction. Par le Vice-Amiral PÂRIS [...] Paris 1882, pl. 58 (trójmasztowiec rybacki z Fécamp), pl. 40 i 60 (Barki rybackie zwane 'boeuf').

¹¹ *The Way of a Ship*, „The Mariner's Mirror” 1927, vol. XIV, nr 2, s. 133 (w rozdz. *Of the Helm*).

¹² *Les origines et l'évolution du gouvernail*, [w:] „La Mer et l'Empire”, Paris 1942, s. 61.

ce jej rękojeść z burtami statku [VII]; w drugiej talii zastąpiła jedna lina łącząca rękojeść sterownicy z bęb-
nem kołowrotu znajdującego się na tymże pokładzie
w znacznej odległości (7—10 m). Ta lina jest już
rzeczywistym ciągiem sterowym. Jak rozplano-



[V] Usytuowanie kabestanu na trójmasztcu rybac-
kim z Fécamp. Wg Pâris (1882, p. 58)

[VI] Usytuowanie kabestanu na barce rybackiej
'boeuf'. Wg Pâris (1882, pl. 60)

wany był w przestrzeni międzypokładu ten układ?
Prawdopodobnie tak, jak pokazano na ilustracji VIII.
Teksty, które poznałem, nie wyjaśniają tej sprawy.
Wydaje mi się jednak, że lina nie mogła biec bezpo-
średnio od bloków zamocowanych na burtach do bęb-
na kołowrotu (na il. VIII zaznaczono liniami przery-
wanymi). Nie pozwalały na to: po pierwsze — stano-
wiska dział, po drugie — różnice wysokości. Bloki za-
mocowane były mniej więcej na wysokości uchwytu
sterownicy, względnie wodzidła używanego jeszcze po
zlikwidowaniu przekładni (widoczna np. na il. IX).
Wodzidło opisuje jeszcze bardzo dokładnie Głotow.
Natomiast bęben kabestanu znajdował się nad pokła-
dem. Wygięcie pokładu w pewnym stopniu niwelowało
tę różnicę położenia. Aby wszystkie wymienione przes-
zkody usunąć zakładano, z całą pewnością, dwa dal-
sze bloki kierunkowe na kolumnie ster-masztu (cfr
il. VIII).

Wodzidło ukazuje również ilustracja IX. Przedsta-
wia ona reprodukcję rysunku znajdującego się w ob-
razkowej encyklopedii wydanej w Warszawie w 1838 r.
pod redakcją Wielmożnego Feliksa B e n t k o w s k i e-
g o, „chłubnie w świecie uczonym znanego”¹². Jest to
jedyne rysunek części urządzenia sterowego z począt-

¹² Encyklopedia obrazowa systematyczna... W Warsza-
wie 1838. Wyd. III, pl. 172, rys. 13.

¹⁴ Ib., s. 45.

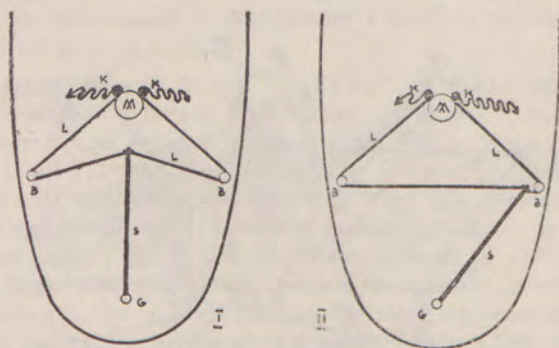
¹⁵ The Way of a Ship, s. 133 (cfr przyp. 9).

¹⁶ Ib., s. 133. — Cfr A. ANSTED: A Dictionary of Sea
Terms. Glasgow 1956, s. 321 (YOKE, yoke of a rudder,
yoke lines) i s. 226, 227.

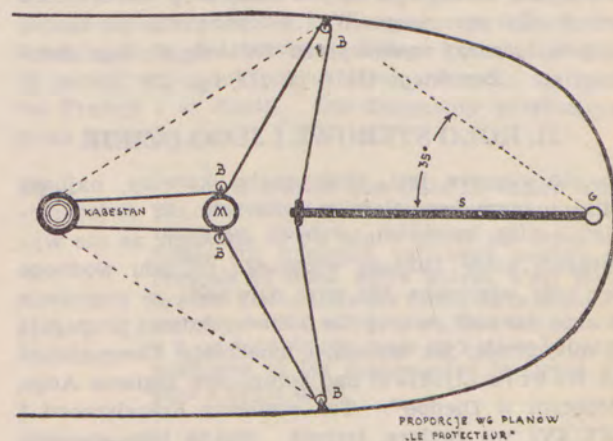
¹⁷ Ib., s. 133. — Cfr A. ANSTED, op. cit., s. 215.

ku XIX w. jaki ukazał się w wydawnictwie polskim
do chwili obecnej. Opracowujący tekst objaśniający
nie zrozumieli rysunku. Wodzidło nie jest tam wy-
mienione¹⁴ (nazwane), a jego łuk *h-i* określono błędnie
jako 'dyszel sterowy'.

I ten układ nie dawał gwarancji. Dlatego podczas
żeglowania w trudnych warunkach nie rezygnowano
z talii. Carr Laughton przypuszcza, że nawet po
zainstalowaniu koła sterowego, w warunkach szcze-
gólnie ciężkich (sztorm) i wyjątkowych (walka) stale
posługiwano się taliemi łączącymi rękojeść sterownicy
z burtami statku. Stanowiły one w każdym czasie
zabezpieczenie, umożliwiające wykonywanie sterem
manewrów nawet wtedy, gdy kabestan, ciągi, koło
sterowe, zostały uszkodzone lub zniszczone¹⁵. W cza-
sach przekładni sterowej wspomniane talie nazywano
'yoke'¹⁶. W XVIII stuleciu natomiast terminem 'relie-
ving tackles'¹⁷. Pierwszy z wymienionych terminów



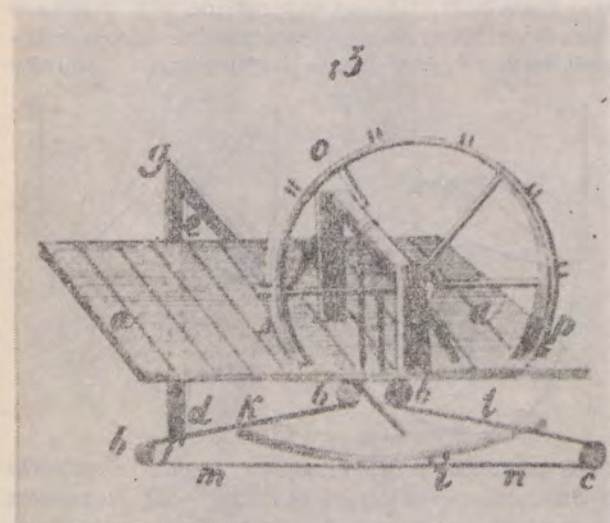
[VII] Pierwsza faza rozwojowa ciągów sterowych:
I. Sterownica w położeniu zerowym, — II. Sterownica
w położeniu „na burtę”. B — bloki, G — głowica trzo-
nu steru, K — knagi, L — liny (ciągi), M — stermaszt
(bezanmaszt), S — sterownica. Rys. W.A.D



[VIII] Druga faza rozwojowa ciągów sterowych (po
włączeniu do osprzętu sterowego kabestanu) — XVIII
w. Proporcje wg planów okrętu „Le Protecteur”. Rys.
W.A.D.

omawia w swej „gramatyce marynarskiej” John Smith w 1653 roku [X]

[2] "A Yoke — In this extremity he that doth run the Ship cannot have too much judgement, nor experience to try her drift, or how the capes which are two tearms also used in the trials of the running or setting of currants. A poke is when the Sea is so rough as that men cannot govern the Helme with their hands, and then they sease a block to the Helm on each side at the end, and roebing two fals thorow them like Gunners Tackels brings them to the ships side, and so some being at the one side of the Tackle, some at the other, they steate her with much more ease than they can with a single rope with a double turn about the Helme"¹⁸.



[IX] Przypuszczalny wygląd sterowatu z lat dwudziestych XIX w. Widoczne usytuowanie ciągu sterowego i wozidła należącego do pierwszej fazy mechanizacji urządzenia sterowego. Wg „Encyklopedii obrazowej systematycznej” wydanej pod redakcją Feliksa Bentkowskiego (1838, pl. 172, rys. 13)

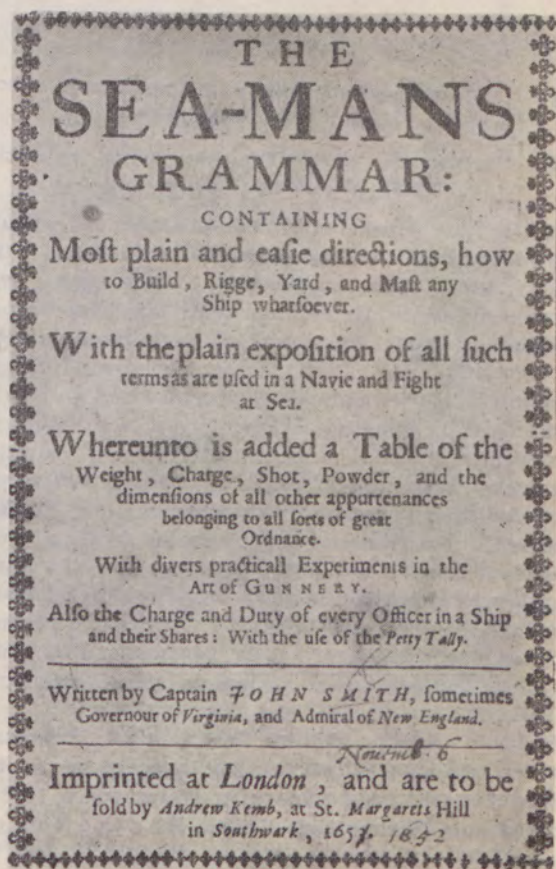
II. KOŁO STEROWE I JEGO DZIEJE

Koło sterowe jest, obok znaku kotwicy, najbardziej znanym symbolem marynarskim. W świadomości ludzi tak silnie wiąże się ze statkiem, że nie wyobrażają sobie żadnego większego pojazdu wodnego bez koła sterowego. Nic więc dziwnego, że przypisuje mu się dawność, której nie posiada. Artyści propagują tę mityczność, jak umieją, i umacniają. Commandant La Roërie utyskiwał nad pomnikiem żeglarza Ango, stojącym w Dieppe¹⁹. Ten rówieśny Franciszkowi I (XV/XVI w.) żeglarz, trzyma piękne koło sterowe. Identyczne pomysły znajdujemy w trzech powieściach wydanych w Polsce między 1947 a 1962 rokiem²⁰.

Kiedy i gdzie wynaleziono koło sterowe? Na jakim statku ustawiono po raz pierwszy w dziejach żegluga kołowrót nazwany później kołem sterowym (fr. *roue*

du gouvernail, ang. *steering wheel*, niem. *steuerrad*, wł. *ruota a caviglie*)? Kto wpadł na ten pomysł, tak pożyteczny? Nie wiemy kto, nie wiemy dokładnie kiedy. Nie wiemy gdzie. Na podstawie wyników dotychczasowych badań można jednak przyjąć dla tego wynalazku dość prawdopodobne granice czasowe i terytorialne. W porównaniu z tymi, jakie obejmował ster zawiasowy, stanowią one korzystną dla koła dysproporcję.

Przed wszystkim — kiedy? To pytanie absorbowało i absorbuje dzisiaj wielu historyków żegluga i okrętu, co nie przeszkadza im traktować studiów nad urządzeniem sterowym marginesowo i fragmentarycznie. Po 1700 roku. Taka jest opinia wszystkich osób, które przy jakiejś okazji pisały o kole sterowym. L. Denoix zadowala się stwierdzeniem, że nastąpiło to w początkach XVIII stulecia („*La roue et les drosses telles que nous les connaissons ne sont apparues qu'au*



[X] Reprodukacja strony tytułowej oryginału (1653)

¹⁸ *The Sea-Mans Grammar: Contain'g Most plain and easie directions, how to Build, Rigge, Yard, and Mast any Ship whatsoever.* [...] London 1653, s. 38[40]—41.

¹⁹ *Les origines et l'évolution du gouvernail*, s. 62.

²⁰ Janowi z Kolna „przyprawili” koło sterowe W. W. SILEWSKA (*Legenda o Janie z Kolna*, 1947, s. 92) i F. FE-
NIKOWSKI *Pierścień z labędziem* 1952, s. 15. Zwróciłem

débout du XVIIIe siècle”²¹. Carr Laughton wiąże pojawienie się koła sterowego z powiększającą się wielkością pojazdu wodnego. Nastąpiło to wkrótce po 1700 roku²². Autor artykułu pt. *Saluting the Quarterdeck*, badający dzieje przeobrażeń konstrukcyjnych pokładu kapitańskiego (ang. *quarterdeck*, fr. *gaillard d'arrière*, niem. *achterdeck* lub *quarterdeck*) przykmuje, że koło ustawiono na pokładzie między 1705 a 1710 rokiem²³. Na rok 1705 wskazuje P. Smolarek²⁴. La Roërie przesuwając tę datę i zawęża granice czasowe do niepokojącego maksimum. Ogłosił, nie bez dumy, że ten wielki, jego zdaniem, fakt miał miejsce w marynarce francuskiej w latach 1703—1704.

- [13] „La roue est une invention plus récente que certains ne le croient. [...] La roue n'apparaît guère que dans les premières années du XVIIIe siècle. Les auteurs anglais ont toujours dit que c'était dans leur pays qu'elle avait été inventée. Ils se bassaient sur des vraisemblances, mais la preuve manquait jusqu'au jour où j'ai eu la surprise de la leur fournir. Cette roue fut inventée certainement par les Anglais et appliquée chez nous entre les années 1703 ou 1704”²⁵.

A chcąc zaciekać słuchających jego referatu ziomków dodał:

- [14] „On trouve le système déjà en usage avant 1705. C'est la date vers laquelle beaucoup de gens qui le virent à Dunkerque voulurent s'attribuer le mérite de l'avoir inventé. Il y a là toute un chapitre de la petite histoire de Versailles, d'une variété de la faune qui y pullulait: ceux qu'on appelait à l'époque des donneurs d'avis”²⁶.

„Roznosiciele awizów” kręcili się nie tylko przy dworze francuskim. Oganiał się od nich nie tylko

na to uwagę i podobno w ostatnim wydaniu Autor ten błąd poprawił), a francuskiej galeasie z połowy XVI w. G. BIDWELL (*Bunt na zamku Penwood*, 1962, s. 78). Tradycja koła sterowego i statku jest tak silną, że „zainstalowano” je nawet na statku wikingim (!) Cfr Jezajasz TEGNER: *Frithiofowa saga*. Przełożył, wstępem i objaśnieniami opatrzył ST. WAŁĘGA. »Biblioteka Narodowa«. Seria II, nr 108. „Ossolineum”. Wrocław—Kraków 1957, s. 124: „Lepiej było zgoda /Ingborg obejmować/ Niż tu steru koła /Bez przerwy pilnować” (w. 77—80). Podobny nonsens znajdujemy w dziesięć lat później wydanej książce G. BIBBY'EGO: *Cztery tysiące lat temu* [...] Warszawa 1967. W rozdz. *Szlak bursztynowy, 1510—1440 przed n.e.*, na s. 282 czytamy przerażeni: „Piękny to był widok, kiedy wczesnym rankiem łodzie wyruszały na północy. Około dziesięciu ludzi siedziało przy wiosłach, a sternik stojąc przy kole sterowym wpatrywał się w życiodajne słońce...”

²¹ La manuelle, „Triton” 1952, dod. do nru 27 „Nep-tunii”, s. 14.

²² The Way of a Ship, s. 133.

²³ „The Mariner's Mirror”, vol. XII, 1926, s. 199.

²⁴ Dawne okręty. Gdynia 1963, s. 91 (bez podania źródła).

Colbert. I nie tylko on, walcząc z ich natręctwem, zbywał ich wiadomością, że już mówiono mu o tym przed miesiącem. Wśród reprezentantów tej „fauny” był niejaki Gobert. Pełnił przedtem funkcję pisarza marynarki. Potem przywłaszczył sobie jedno z miejsc intendenta okrętów królewskich w Lorient. Cieszył się poparciem ministra Pontchartrain. Wmawiał każdemu, kto chciał go słuchać, że jest „ingénieur consommé”. Był autorem, budzącej już u współczesnych przerażenie, nowej teorii pływów. Gobert przekonywał, w dłuższy czas trwającej korespondencji, swego protektora, że wynalazł nowy sposób sterowania. Prosił, aby wolno mu było przeprowadzić doświadczenia na okręcie „Saint-Michele”, który w 1705 r. budowała stocznia w Lorient. W zachowanej korespondencji nie ma żadnej informacji wyjaśniającej na czym polegało *novum* zaprojektowanego sposobu sterowania. Gdy wkrótce po wodowaniu okręt się rozbił, korespondencja się urwała. Minister miał nowy problem (protestanci w marynarce) i nowego, zapewne, doradcę.

Dzięki sugestii P. Le Conte'a²⁷ Roërie odnalazł nazwiska innych wynalazców. Jednym z nich był oficer fregat korsarskich Ruotte de Morveaux (czy też Ruolle, bo nazwisko pisane jest różnie). Zgłosił on Akademii Nauk (tam odesłał go Pontchartrain) „nowy sposób manewrowania sterem”. Dołączył również model, który La Roërie odnalazł w Paryżu. Tak go opisuje: „Ten system przypomina koło sterowe, ale z tą różnicą, że bęben zamiast mieć wymiary zredukowane, ma bardzo dużą średnicę”²⁸. Brak jest więc rozrusznika, którym jest koło. Ruotte proponował zapewne manewrowanie walcem sterowym. W rozwoju osprzętu sterowego wynalazek Ruotte-Ruolle zajmuje miejsce między sterowaniem kabestanem a kołem ustawionym na pokładzie. Materiały przedstawione przez wynalazcę trafiły do rąk ks. Bignon. Z jego raportu, opartego na licznych wywiadach, dowiadujemy się, że propozycja byłego korsarza mogłaby zepsuć to, co już jest w użyciu na kilku statkach we Francji i w Anglii. Oto fragmenty przytoczone przez Roërie'ego:

- [15] „[...] Il semble que cette invention n'est pas nouvelle, qu'on a seulement voulu réformer, rendre meilleure celle déjà usitée sur quelques vaisseaux anglais et français et dont, entre autres, s'est servi le sieur Désaugiers sur la fin de la dernière campagne. En celle-ci, au lieu de roue il y a un tourniquet, mais on y laisse la barre ordinaire et les manoeuvres la tirent de plus à angle droit”.

²⁵ Les origines et l'évolution du gouvernail, s. 62.

²⁶ Ib., s. 63.

²⁷ Ib., s. 64.

²⁸ Ib., s. 64—65.

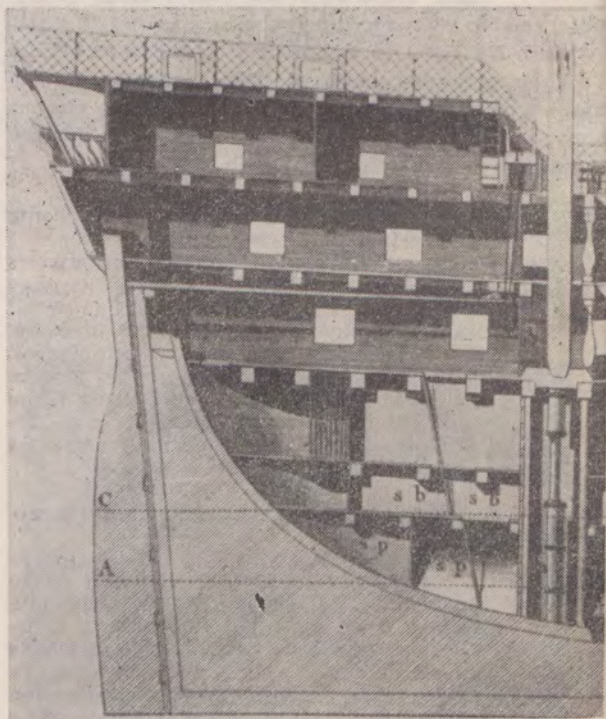
i kończy w ten sposób:

[6] "Et comme on en a déjà l'usage sur quelques-uns de nos vaisseaux, il semble qu'il n'y aura qu'à s'en tenir à l'expérience des officiers, qui ne manqueront pas d'y accoutumer insensiblement les timonniers s'ils la trouvent utile, au lieu qu'en la leur proposant c'est peut-être le moyen de la faire rejeter d'abord"²⁹.

Pomijając interesującą uwagę księdzaszka dotyczącą oporów marynarzy (o tym już wspomniałem) w modyfikowaniu narzędzi pracy, którymi się posługują, dowiadujemy się z przytoczonych fragmentów, że koło sterowe było już w użyciu na kilku okrętach angielskich i francuskich. Ważną jest również wzmianka o używaniu jakiegoś krążka (*kołowrotka, tourniquet*) zamiast koła. Niestety, Roërie nie podał w jakiej kolekcji znajduje się model Ruotte'a i nie zilustrował opisu, bardzo niedokładnego, rysunkiem. Wzmianka o tym, że „końcami” jego „poruszano bezpośrednio”, nie wiele wyjaśnia. Czyżby na końcach jego znajdowały się uchwyty, jak na kole sterowym?³⁰ Roërie wspomina, że byli jeszcze inni entuzjaści modernizacji urządzenia sterowego, ale nawet ich nazwisk nie wymienia.

Opierając się na przytoczonych wyżej stwierdzeniach, nie opartych na dowodach, jakich się poszukuje, można przyjąć, że w obszarze atlantyckim europejskiej aktywności naupegiogonajnej koło sterowe pojawiło się między 1703 a 1705 rokiem. Na innych obszarach nieco później. W obszarze śródziemnomorskim zaczęto je instalować około 1719 roku. R. C. Anderson, we wspomnianym wyżej studium, podał wiadomość, że w 1719 r. Wenecjanie wyposażyli trzy statki typu „Lion Trionfante” w koła sterowe, ale „Lion Trionfante”, wybudowany w 1716 r. nie posiadał jeszcze nowego urządzenia³¹. W obszarze bałtyckim zaczęto posługiwać

się kołem sterowym nieco wcześniej niż w śródziemnomorskim. P. Holck, opierając się na niewymienionym w swej notatce dokumencie³², pisał w 1936 r., że na statkach duńskich zaczęto instalować koło sterowe od



[XIA] Widok części rufowej pokładu głównego 75 działowego okrętu francuskiego z końca XVIII w. Widoczne usytowanie sterwału (f) za stermasztem. Wg E. Burgues-Missiessyego (1798, pl. III)

²⁹ Ib., s. 65.

³⁰ Możliwe, że bliższe informacje znajdują się w papierach ROËRIE'GO. Mój list nie trafił do rąk adresata. Dowiedziałem się później, że ROËRIE zmarł.

³¹ R. C. ANDERSON: *Comparative naval architecture 1670–1720*, „The Mariner's Mirror”, vol. VII, 1921, nr 10, s. 311. Rok 1719 wymieniał już wcześniej utożsamiając włoski termin *'timone a rasoio'* z każdym oznaczającym koło sterowe. Cfr „The Mariner's Mirror”, vol. II, 1912, nr 12, s. [384], poz. 120 (Queries). — Też L.G.C. L[AUGHTON]: *Timone a Rasolo*, ib., vol. III, 1913, nr 6, s. 192, poz. 120: „A device for holding the helm in a given position which I have seen described as used by Venetian small craft is as follows. — Under the tiller is a thwartship bar or beam, on the top of which are notches. The underside of the tiller is cut to a sharp edge to fit into these notches. The tiller can be dropped, and thus secured, in any suitable position; when it is desired to put it over it must be raised. I regret that I cannot quote my reference for this statement, nor remember how far back the device goes. It is, I believe,

1708 roku. Pierwszym okrętem duńskim wyposażonym w koło był 64-działowy „Beskaermeren”. W 1709 lub w 1708 r. otrzymała koło i fregata „Raae”.

Spółeczna akceptacja koła, jako dobra powszechnego, następowała dość wolno. Również rozpowszechnianie się jego w różnych marynarkach nie następowało szyb-

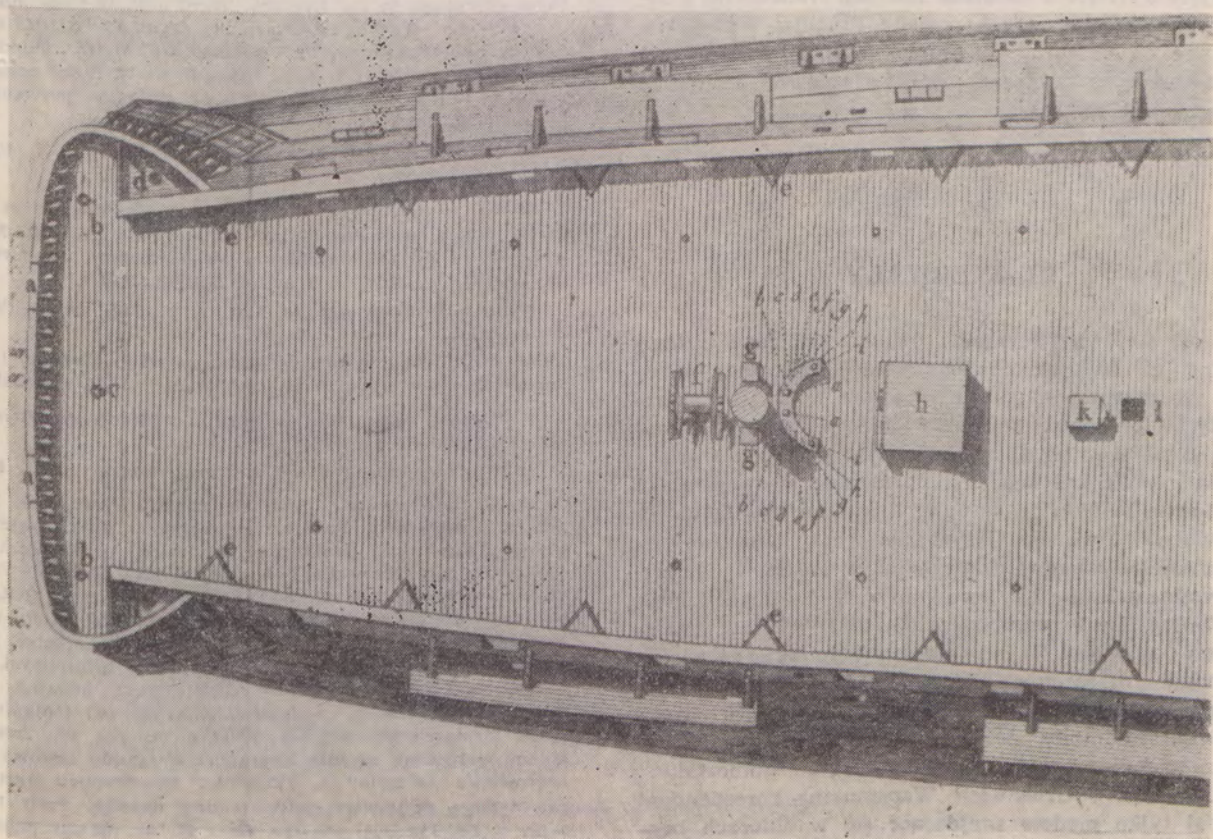
still used occasionally. Whether it could be employed in a large ship seems doubtful, but I would suggest that the first thing to be discovered is what was the Italian name for this device. Certainly *'Timone a rasoio'* (razor helm) seems more applicable to it than to a wheel”.

³² „Recently discovered evidence shows that the steering-wheel was fitted in new Danish ships from 1708, the first ship being Beskaermeren 64. It is shown in the draught of the frigate Raae of 1709”, [w:] *The Introduction of the Steering-wheel*, „The Mariner's Mirror”, vol. XXII, 1936, nr 11, s. 476 (Notes).

ko, nie tylko z tych względów, o których wyżej wspominałem (cfr kontekst⁶). W roku 1719 opuszczała amsterdamską oficynę Dawida Mortier książka *L'Art de bâtir les vaisseaux*. Nie zawiera wzmianki o kole sterowym, choć dał o nim informację już w r. 1717 W. Sutherland w pracy *Mystery of Shipbuilding unveiled*³². Sutherland był jednak budowniczym okrętów i "Mystery" nie była jego pierwszą książką. Inny przykład, bardzo znamieny, znajdujemy w query Andersona "The Steering gear of the Royal Sovereign and the Royal Louis model"³⁴. Podaje w niej, że w t. III "Souvenirs" zamieścił adm. Pâris plany modelu jednego z wyimaginowanych

że J.B. Ollivier pisał ok. 1740 r. o kole, iż niedawno zastąpiło przekładnię, ale nie pracowało tak, jak tego oczekiwano (*„... il n'y a pas longtemps qu'elle a remplacé la manuelle, le mouvement est plus doux mais moins prompt”*)³⁵.

W połowie XVIII w. koło sterowe było już stałym elementem konstrukcyjnym okrętu. Z tego prawdopodobnie czasu pochodzi francuskie przysłowie marynarskie „on koła nie wynalazi”. Wymieniane było coraz częściej w różnego rodzaju dziełach. Znajdujemy na przykład o nim wzmiankę w autobiograficznej powieści byłego felczera okrętowego, wybitnego pisarza angielskiego Tobiasza Smolletta „Niezwyczajne



[XIB] Widok części rufowej 75 działowego okrętu francuskiego z końca XVIII w. Widoczne usytuowanie sterwału (T) za stermasztem i ciągów sterowych. Wg E. Burgues-Missiessygo (1798, pl. III)

statków noszących to imię. Model pochodzi z 1725 r. W atlasie Pâris nie zaznaczono koła sterowego. Anderson przypuszcza, że jeżeli na modelu było koło, a Pâris je pominął, uznał zapewne, że dla tych czasów koło było „stosunkowo świeżym dodatkiem” i można go było na planie nie umieszczać. Rozumowanie dość zaskakujące. Raczej przypuszczam, że model z 1725 r. nie miał jeszcze koła. L. Denoix wspomina,

³² R. C. ANDERSON, op. cit., s. 311. Nie wymienił tytułu dzieła. Nie ma wzmianki o kole sterowym w jego wcześniejszej pracy *Shipbuilder's Assistant* (London 1711). Nie udało mi się tego sprawdzić, ale przypuszczam, że tak solidny badacz, jak ANDERSON, przekartkował i tę pracę.

³⁴ „The Mariner's Mirror”, vol. XXX, nr 1, s. 55–56.

przygody R. Randoma" (1748)³⁵ i w poważnych dziełach Bouguer³⁷, w nie mającym sobie równego atlasie szwedzkiego admirała-konstruktora Fryderyka Henryka Chapmana (cfr il. XV) z 1768 r. i obu pracach Bourdè de Ville-Hueta³⁸, nie wymieniając innych, nie mniej cennych dzieł, w tym stuleciu wydanych.

Teraz pytanie równie interesujące — gdzie wynaleziono koło sterowe? Opierając się na badaniach nautologów angielskich i La Roërie'ego palmę pierwszeństwa należałoby przyznać wynalazcom angielskim. Najstarsze znane obecnie dokumenty informujące o istnieniu na kilku statkach francuskich i angielskich kół sterowych posiada Francja. Wydaje mi się, że do obszaru, na którym narodził się projekt ustawienia na pokładach statków kołowrotów, trzeba włączyć Holandię.

III. STERWAŁY

Koło sterowe tworzące z bębniem (*walcem*, *wałem*) jedną całość, jak mówiono kiedyś, maszynę, nazywa się powszechnie sterwałem. Pierwsze sterwały nie pracowały sprawnie, nie zapewniały urządzeniu sterowemu elastyczności ruchowej, a czas wychylenia płetwy był znaczny. Sprawność ciągu zależała w dużym stopniu od gatunku liny i stanu wilgotności powietrza. I w późniejszych czasach było ze sterwałami wiele kłopotów. Dlatego już w XVIII w. zaczęto powiększać liczbę kół. Dwa koła miał „Le Royal Louis” (1772)³⁹ i „Le Protecteur” (1793—1794)⁴⁰. H. H. Brindley, opierając się na informacjach jakiegoś korespondenta, ogłoszonych w „The Nautical Magazine” (listopad 1928), podaje, że począwszy od r. 1760 okręty 70-działowe miały sterwały dwukołowe⁴¹. Podwójne koło widoczne jest na modelu okrętu „Immortalité” w Muzeum w Greenwich. Wspomniany korespondent badał tylko modele znajdujące się w zbiorach brytyjskich a nie materiały archiwalne. Brindley słusznie zastanawia się nad tym, czy koła widoczne na modelach muzealnych są wierną kopią tych, które znajdowały się na reprezentowanych przez modele statkach.

Podwójne koła również nie zadowalały manewrujących. Zaczęto więc ustawiać sterwały o potrójnym zestawie kołowym. Brindley gotów był przyjąć, że sterwały trójkółowe wprowadzono około 1870 roku⁴². G. A. Ballard przesunął tę datę na lata sześćdziesiąte. „Warrior”, gotujący się do wyjścia na morze w 1861 r., miał sterwał czterokołowy⁴³. Od tego czasu okręty wojenne wyposażano w sterwały z trzema lub czterema kołami⁴⁴.

Sprawę liczby szprych, którą pasjonowali się współpracownicy kwartalnika „The Mariner's Mirror”, pozostawiam na boku, pamiętając o sugestii Brindleya⁴⁵. Ważniejsze są inne zagadnienia, na przykład: lokalizacji sterwałów, położenia kół i bębnow, a także liczby sterwałów na statku.

Sterwały ustawiano albo za stermasztem, czyli między nim a tylnicą [XI]⁴⁶ statku, albo przed stermasz-

³⁵ Op. cit., s. 15. MS sygn. S. H. 1570.

³⁶ The Adventures of Roderick Random. Dublin M.DCC.LXXIII. W t. I, s. 177 informacja: „... for I, being them c[s]entinel in the steerage, heard all”. W tłum. niem.: „... auf der Wache im Stern...” (TOBIAS SMOLLET'S ausgewählte humoristische Romane, Roderich Random. T. I, s. 79. Stuttgart 1846, t. I, s. 79). — W tłum. polskim z 1955 r., t. I, s. 181: „... albowiem ja, stojąc na posterunku przy sterze, wszystko słyszałem”.

³⁷ Np. De la manoeuvre des vaisseaux, [...] A. Paris M.DCC.LVII, s. 52 i 53 (Du gouvernail).

³⁸ Le manoeuvrier, où Essai sur la théorie et la pratique des mouvements du navire. Paris M.DCC.LXIX, s. 59—72. — Manuel des marins, où Explication des termes de marine. T. I—II. A L'orient M.DCC.LXXIII.

³⁹ PARIS: Souvenirs de Marine, pl. 104, rys. 1 (linia kropkowana).

⁴⁰ Ib., pl. 73, rys. górny (widok pokładu górnego) i na przekroju poprzecznym, sygn. 3AN, 4AR i pl. 74, rys. dolny.

⁴¹ Spoken in Steering wheels, „The Mariner's Mirror”, vol. XV, 1929, nr 1, s. 85.

⁴² Widoczne na modelu „Northumberland”, ib., s. 85.

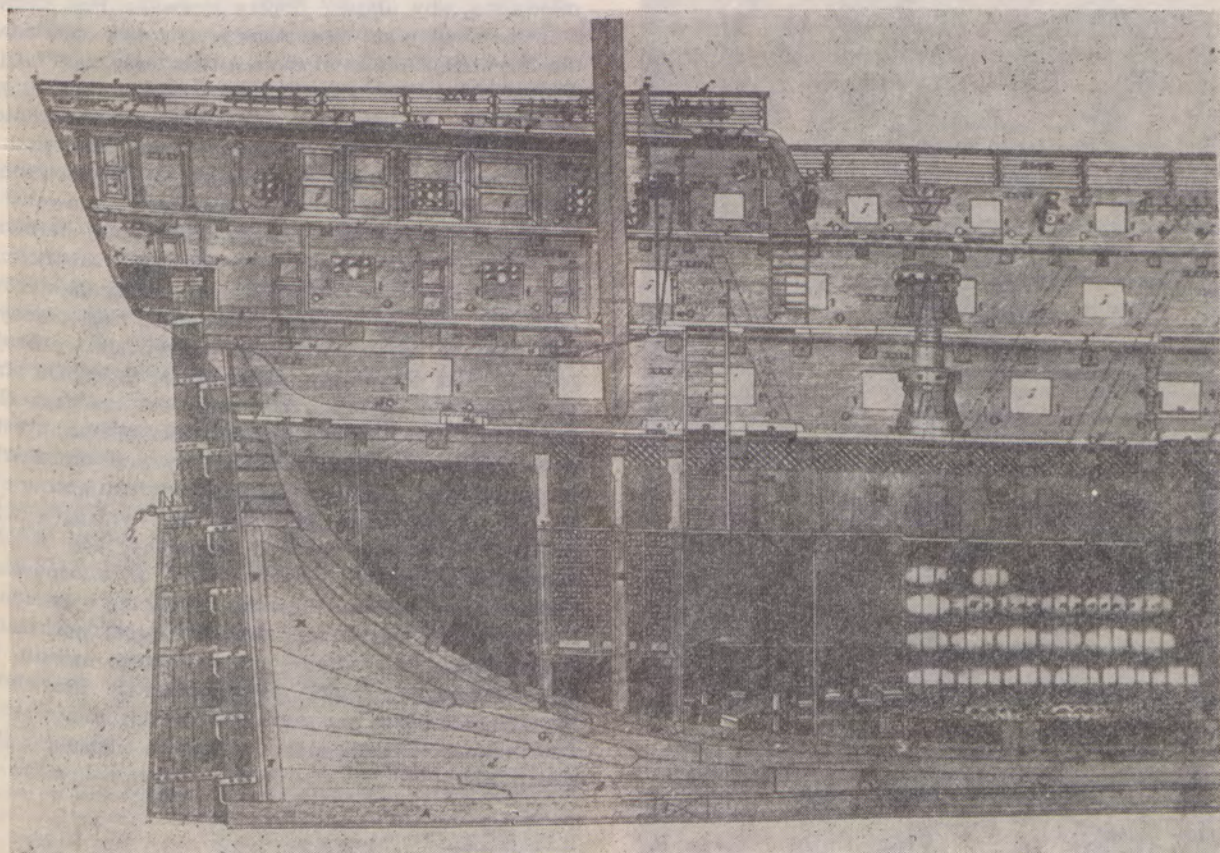
⁴³ Steering wheels, „The Mariner's Mirror”, vol. XV, 1929, s. 314 (Notes). Podaje, że wszystkie statki wojenne powyżej 6000 ton, budowane w latach sześćdziesiątych XIX w. miały sterwały 3—4 kołowe. W notatce Wood Steering Wheels (ib., vol. XVII, 1931, s. 405). H. E. HOLME podawał, że statki klasy „Rainbow” i „Achilles” miały trzy koła sterowe. Natomiast G. A. BALLARD, w notatce pod identycznym tytułem i na tejże 405 stronie informował, że „Achilles” miał 4 koła. F. V. DONGSTAFF podawał, że zbudowany w 1891 r. „Rainbow” miał sterwał trójkółowy („The Mariner's Mirror”, vol. XVII, s. 295, poz. 16). Trzema kołami poruszano ręcznie hydrauliczne jarzmo sterowe na krążowniku „Olimpia” (A. CRONEAU: Construction pratique des navires de guerre. «Architecture navale». Paris 1894, t. II, s. 414, rys. 610) cfr rys. 620 i 621 na okręcie handlowym.

⁴⁴ Przykłady w przyp. 41. — Cfr A. CARLINI: Le gouvernail dans l'Antiquité, „Bulletin de l'Association Technique Maritime et Aéronautique” 1935, nr 39, s. 450.

⁴⁵ Liczba szprych wzrastała wraz z wielkością instalowanych na statkach kół. Przypuszczalnie pierwsze koła miały szprych osiem. Tę liczbę szprych spotykało się i w sto lat później. „Northumberland” miał 4 koła ośmio-szprychowe („The Mariner's Mirror”, vol. XV, s. 85). Po r. 1760 pojawiły się koła o 10 szprychach. Takie koło było na 38 — działowej „Dianie”. Widoczne i na il. 366 [w:] Architectura navalis mercatoria CHAPMANA. Piękny oryginał w zbiorach Bibl. Uniwersytetu Warszawskiego. Repr. w: pracy zbiorowej Histoire de la marine. Wyd. II, s. 264. Około r. 1860 budowano już koła z 12 i 14 szprychami. „Le Protecteur” miał koło o 12 szprychach, też „Rainbow” (cfr „The Mariner's Mirror”, vol. XVII, s. 295).

tem, jak ukazuje ilustracja następna, XII⁴⁷. Usytuowanie koła na statku "Le Protecteur" widoczne jest na ilustracji XIII⁴⁸, a na okrętach szwedzkich na ilustracjach XIV i XV⁴⁹. Reprodukuję te materiały z tego względu, że są to najstarsze publikowane dokumenty ikonograficzne dające wyobrażenie o lokalizacji sterwału na statkach XVIII stulecia. Początkowo ustawiano sterwały za stermasztem. To drugie usytuowanie

jących niż pierwsze, osłonięte burtami i daszkiem pokładu kapitańskiego (dowodzenia). Ustawienie sterwału za ostatnim masztem skracало długość ciągu czy też ciągów sterowych. Zbliżało całość przestrzenną urządzenia sterowego do przenikających się i współpracujących dwóch układów: pionowego (pletwa, ciągi, koło) i poziomego (sterownica, ciągi, bęben sterwału).



[XII] Widok części rufowej 80-działowego okrętu rosyjskiego z końca XVIII w. Widoczne usytuowanie sterwału przed stermasztem i ciągów sterowych obejmujących stermaszt. Wg A. GŁOTOWA (1816, pl. A).

sterwału było rzadsze. Na to wskazują dokumenty. Stanowisko gubernatorów było, w tym drugim położeniu sterwału, bardziej odkryte. Stwarzało tym samym większe szanse uszkodzenia maszyny i ranienia steru-

Opis sterwału z końca XVIII stulecia znajduje się w *Installation* E. Burgues Missiessy (1798)⁵⁰, olinowania w dziele D. Lescallier, poświęconym osprzętowi (1791)⁵¹, a dalsze interesujące szczegóły w słowniku Bourdè de Viliehueta (1773)⁵² i innych pracach.

⁴⁶ *Installation des vaisseaux*. A Paris An VI [1798], pl. III.

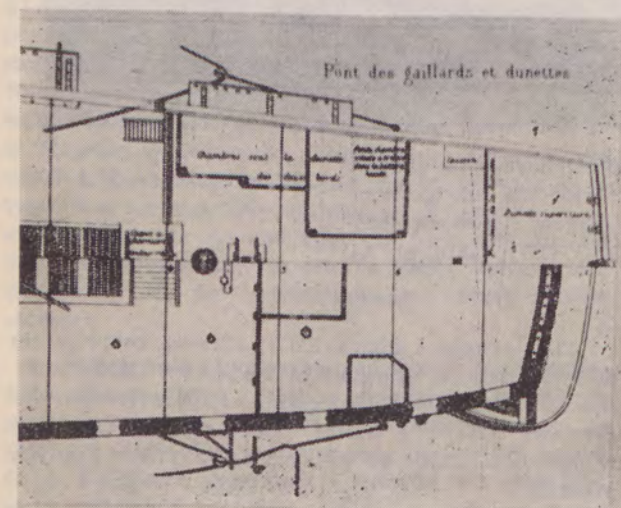
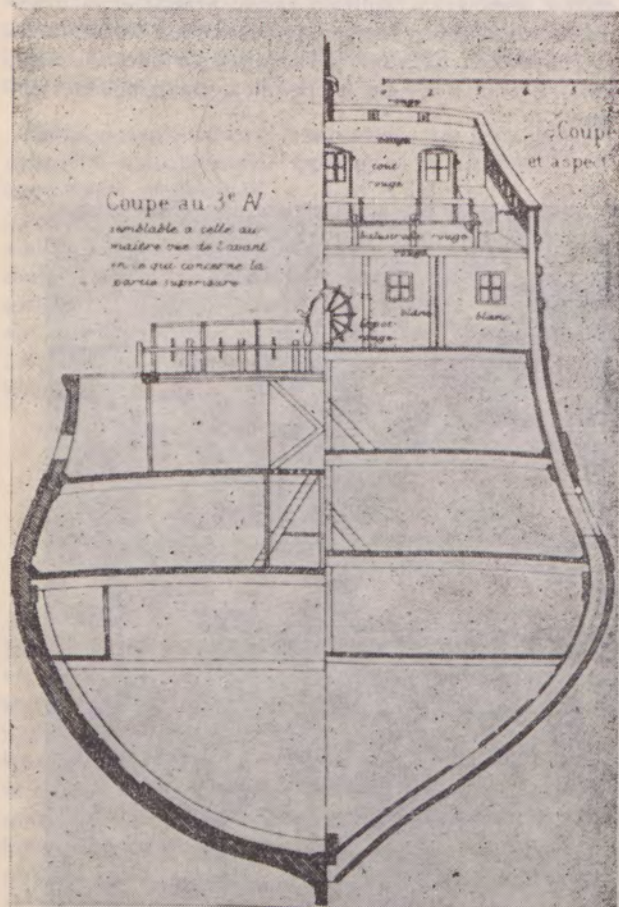
⁴⁷ A. GŁOTOW, op. cit., pl. A. — Cfr przyp. 6.

⁴⁸ PARIS, op. cit., pl. 73, rys. 3AN-4AR.

⁴⁹ F.H. CHAPMAN: *Architectura navalis mercatoria*. Repr. [w:] *Histoire de la marine*, s. 264 i w wyd. fotootfsetowym dzieła CHAPMANA.

⁵⁰ Op. cit., s. 127.

Machinę tworzył drewniany bęben (walec), ustawiony poziomo. Jego oś, wykonana z miedzianego pręta lub wałka, umieszczona była w linii symetrii pojazdu



[VIII] Usytuowanie sterwału na 64 działowym okręcie francuskim „Le Protecteur” (1793–1794). Wg Pâris (1882, pl. 73)

wodnego. Końce bębna również okute były blachą miedzianą. Otwory wyciosane po obu końcach bębna pozwalały założyć odpowiednią liczbę szprych, koło oraz odpowiednią liczbę uchwytów 16 — 17 cm długości⁵³. Końce bębna stawiały się w ten sposób piastami obu kół sterwału. Końce osi bębna opierały się na wgłębieniach, lub wchodziły w otwory wycięte w dwóch słupach ustawionych pionowo również w linii symetrii okrętu. Otwory te, względnie wgłębienia, o których wspominałem, również wykładano blachą miedzianą, aby ułatwić obroty sterwału. Pod sterwałem znajdowały się dwa otwory wycięte w pokładach dla liny białej (nie smołowanej) tworzącej ciąg⁵⁴. Ciąg otaczał bęben pięć razy⁵⁵. Biegł w dół do stropu pomieszczenia, w którym znajdowała się sterownica. Przechodził przez bloki umieszczone przy otworze drugiego pomostu i bloki umocowane do wewnętrznego poszycia burty (lub wręgi). Końce ciągu mocowano do bloków umieszczonych z obu stron dorecznej sterownicy. Na pojazdach wojennych angielskich zakończenia ciągu tworzyły talie. Ponieważ ich urządzenia sterowe posiadały jeszcze wodzidła, stosowano ciąg pojedynczy. Biegł on po zewnętrznym łuku wodzidła uzbrojonym w rolki ułatwiające ślizganie się liny⁵⁶. Od strony stermasztu oś bębna wystawała 12 cm poza słup umożliwiając zamocowanie wychyłomierza, prostego — podobno — i pożytecznego przyrządu umożliwiającego pilotowi, a przede wszystkim dyżurującemu oficerowi, odczytywanie położenia sterownicy, a więc i płetwy⁵⁷. Sterwał był tak ustawiony, aby między wychyłomierzem (aksjometrem) a stermasztem można było zmieścić sternika, skrzynkę kompasu i mieć trochę przestrzeni umożliwiającej poruszanie się marynarzom obsługującym żagle tego masztu. Tę samą przestrzeń trzeba było pozostawić ustawiając sterwał przed tym masztem. Jakiej niedogodności stwarzała taka lokalizacja sterwału, można odczytać z ilustracji XII.

51 *Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres batimens de mer*. A Paris M.DCC.XCI. T. I, § 3. *La Drosse du gouvernail*, s. 242–244.

52 *Manuel des marins, où Explication des termes de marine*, s. 82.

53 Misslesy, op. cit., s. 126.

54 Bourdè de Villehuc: *Manuel des marins*,... T. II, s. 82.

55 Lescallier, op. cit., s. 243.

56 *Ib.*, s. 362–363.

57 Misslesy, op. cit., s. 126. Opis wychyłomierza na s. 126–127: „Du côté du mât d'artimon, l'essieu dépassera de onze centimètres le montant de bois sur lequel il porte, et sur cet excédant d'essieu on doit fixer un cylindre de huit à onze centimètres de diamètre, pour la petite ligne qui fait aller l'axiomètre dans une direction indicative du mouvement de la barre du gouvernail. Les montans pour l'axiomètre seront établis sur la partie arrière de l'écouillon de l'échelle, et s'élèveront au-dessus de son couvercle, sans pouvoir en empêcher l'ouverture. La

Przyzwyczajeni jesteśmy do ruchliwości sterownicy, do wirowania koła sterowego i do... stałości miejsca, w którym sterwał ustawiono. Zaskakującym przeto jest spotkanie z taką konstrukcją, która każe sterwałowi wędrować ze sterownicą od burty do burty. Takie „wędrujące sterwały” instalowano jeszcze w połowie ubiegłego stulecia na żaglowcach amerykańskich budowanych w New Bedford [XVI], [XVII]⁵⁸. Sterwał został ustawiony na sterownicy. Lina tworząca ciągi biegła przez bloki i wokół bębna sterwału w taki sposób, jak to ukazuje ilustracja XVII. Mamy w tym wypadku do czynienia z oryginalnym rozwiązaniem: wspomniana lina pełni funkcję ciągu i talii. Sterujący, w zależności od kierunku ruchu koła, wędrowali wraz z nim po pokładzie żaglowca.

Opierając się na rysunku R. Hénaulta można zgłosić dwie zasadnicze uwagi. Po pierwsze — linia bloków (1, 2, 3, 4) nie mogła znajdować się w środku jej długości, lecz blisko koła, po drugie — ustawienie sterwału na sterownicy powodowało dodatkowe jej obciążenie, powiększane jeszcze naciskiem sternika lub sterników. W trudnych warunkach żeglugi, tym bardziej podczas wykonywania manewrów, sternicy wiślieli na kole, stwarzając dodatkowe obciążenie. Z tych względów połączenie głowicy trzonu z nasadą sterownicy musiało być szczególnie solidnie wykonane.

Trochę materiału do historii „wędrującego sterwału” dorzucił w 1965 roku C. H. Williams. Opierając się na informacjach podanych w książce Franka T. Bul-

lena *Cruise of the "Cachalot". Round the World after Sperm Whales* (1900), opracował swoją wersję wyglądu tego urządzenia. Widoczna jest na ilustracji XVIII⁵⁹. I na tym rysunku występuje błąd, o którym już wspominałem. Miejsca zamocowania końców ciągu sterowego leżą na burtach, na wysokości słupków lub rolek ograniczających bęben sterwału. Ponieważ wraz ze sterownicą sterwał wychyla się, im wychylenie było większe, tym mniejszy stawał się kąt po stronie nawietrznej i odwrotnie [XIX]. Przy kładzeniu steru na burtę, a nawet mniejszym wychyleniu, położenie części prawoburtowej ciągu stawało się zbyt ostre w stosunku do położenia sterwału, co mogło powodować nakładanie się zwojów ciągu na siebie. Temu zapobiegały bloki widoczne na ilustracji XVI. Williams prowadzi ciąg bezpośrednio od końców bębna do burt statku, a więc albo źle odczytał informację Bullena, albo nie zrozumiał działania tego urządzenia. Na tę drugą ewentualność wskazuje położenie ciągów — obydwa biegą ku burtom od strony górnej bębna. Przy takim nawinięciu (ciąg musiałby składać się z dwu części) wychylenie sterownicy byłoby niemożliwe.

W XIX w., gdy sztab dowodzący okrętem uplasował się na śródokręciu, a nawet przesunął wyraźnie do przodu zabierając ze sobą koło sterowe, powiększyła się znacznie przestrzenność urządzenia sterowego, a tym samym możliwość uszkodzeń. Dlatego zaczęto wyposażać okręty wojenne w dwa sterwały. Sterwał zapasowy (awaryjny) instalowano na niższych pokładach. Używano go nie tylko wtedy, gdy zawiodły ciągi lub zniszczona została sala nawigacyjna, ale i wtedy, gdy statek miał wykonać trudniejszy manewr. W Anglii większość okrętów budowanych w latach sześćdziesiątych miała dodatkowe sterwały⁶⁰. Wkrótce potem koła awaryjne ustawiać zaczęto na wszystkich statkach wojennych i handlowych, również na żaglowcach.

Jak wielkie były koła sterowe? Missiessy podaje, że średnica koła mierzyła 1,75 m⁶¹. F.V. Longstaff informował, we wspomnianej już wyżej notatce⁶², że średnica koła „Rainbow” wynosiła 6 stóp (1,828 m). Natomiast G. A. Ballard pisał, że średnica koła sterowego była „z reguły mniejsza niż 6 stóp”⁶³. Na wielu rysunkach przedstawiających sterników przy kole jego wielkość jest najczęściej wyolbrzymiona. Rzeczywiste proporcje między wielkością koła, wysokością sterników i najbliższym otoczeniem ukazuje rycina z lat czterdziestych ubiegłego wieku umieszczona w tomie drugim *Navires et marins* G. La Roërie’ego na stronie 104. A. Croneau przestrzegł, aby średnica kół nie przekraczała 1,90 m⁶⁴.

Czy zawsze ustawiano koła sterowe pionowo? Nie zawsze. Na niektórych typach statków, na przykład na dużych szkockich 'zulus', koła ustawiane były po-

traverse en bois que l'axiomètre parcourt, aura pour longueur la largeur de l'écoutille, et sera divisée avec de la peinture d'abord en deux parties, et chaque partie en quatre autres, pour que l'officier puisse, à tous les instans, connaître dans quelle position le timonnier a placé la barre du gouvernail”. Potem następuje informacja o ustawieniu kompasu (*habitable de route*), s. 127. — Interesujące, choć niezbyt jasne, uzupełnienia podał D. LESCALLIER: *Vocabulaire des termes de marine anglaise et français, en deux parties*, [...] A. Paris l'An VI [1798], t. § 4. *L'Axiometre du Gouvernail*, s. 244—246.

⁵⁸ ROGER HÉNAULT: *Les Baleniers* [trójmaszt „Alice Maudell”, 413 t], „Le Modele Reduit de Bateau” 1948, nr 21, s. 4—5; il XVI na s. 5, na s. 4 usytuowanie steru na rufie wielorybnika. Modele z Peabody Museum w Salem (Massachusetts) i Science Museum (Londyn).

⁵⁹ *Quaint Steering gear*, „The Mariner's Mirror”, vol. 51, 1965, s. 83, poz. 7 (Queries).

⁶⁰ G.A. BALLARD: *Steering wheels*, ib., vol. XV, 1929, nr 9, s. 314 (Notes).

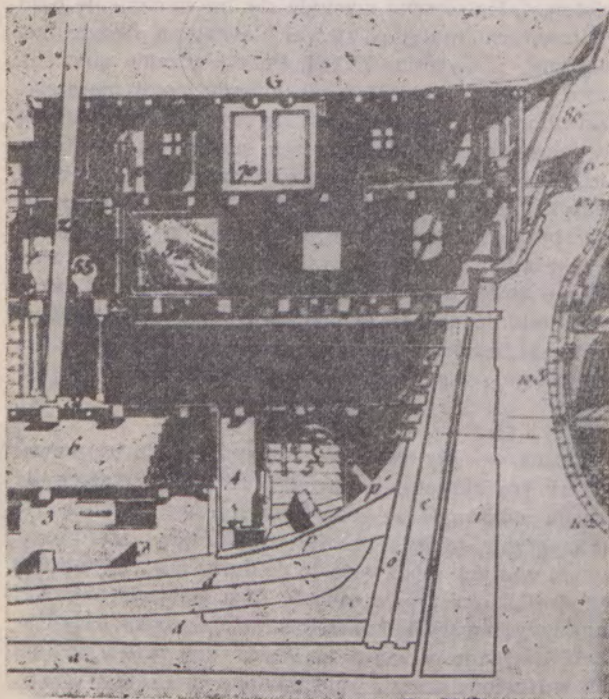
⁶¹ Op. cit., s. 126.

⁶² *Wood Steering Wheels*, „The Mariner's Mirror”, vol. XVII, 1931, nr 6, s. 294.

⁶³ Op. cit., s. 314.

⁶⁴ Op. cit., t. II, § 479, s. 430.

ziomo⁶⁵. Możliwe, że i u nas, na niektórych statkach parowych żeglugi wiślanej w XIX w. używano kół sterowych poziomych ustawionych na bardzo wysokim trzonie sterowym. W „Tygodniku Ilustrowanym” ukazała się w 1893 r. rycina, którą reprodukuje [XX]⁶⁶. Przedstawia ona statki w porcie czerniakowskim.



[XIV] [XV] Usytuowanie sterwału na szwedzkich okrętach wojennych z połowy XVIII w. Wg F. H. Chapmana „Architectura navalis mercatoria” (1768, pl. XXXII). Za „Historie de la marine”. Wyd. II, s. 264. Piękny egzemplarz dzieła Chapmana znajduje się w zbiorach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego

Pierwszy z lewej, widoczny od rufy, wyposażony został w wysoko ustawiony nad pokładem mostek sternika. Wyraźnie widoczny jest zarys koła ustawionego poziomo.

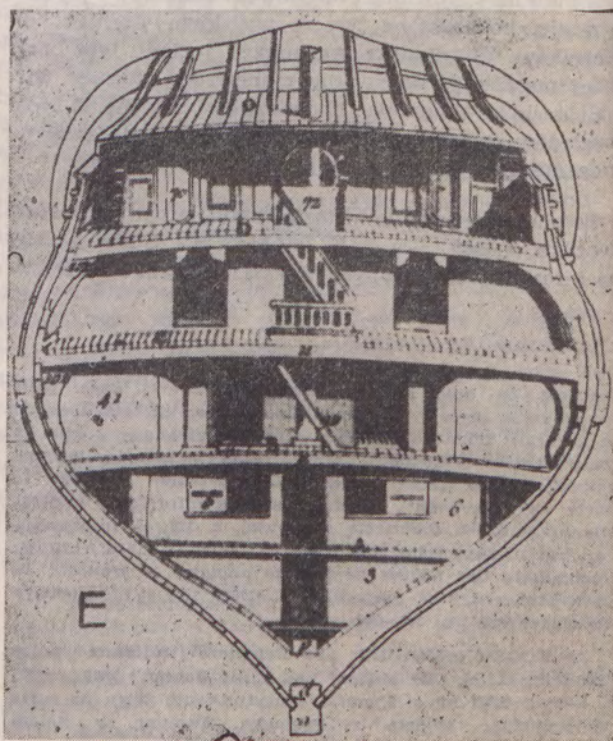
IV. MANEWROWANIE KOŁEM STEROWYM

Manewrowanie sterownicą stwarzało pewne trudności przy kontaktowaniu się wydającego komendy ze sternikiem. Komendy „na ster” dotyczą zawsze położenia pióra nie sterownicy. Ta niedogodność zniknęła, gdy zaczęto posługiwać się przekładnią. Wychyleniu jej górnego ramienia na prawo odpowiadało wychy-

⁶⁵ R. STUART BRUCE pytał, kiedy otrzymały te statki poziome koła sterowe. Odpowiedzi nie znalazłem („The Mariner's Mirror”, vol. XIX, 1933, s. 124, poz. 7).

lenie sterownicy na lewo, a tym samym płetwy również na prawą burtę. Sterowanie kabestanem i kołem sterowym nie wprowadziło zmiany. Istniały jednak jeszcze i w naszych czasach urządzenia zachowujące starą zasadę odwracalności ruchów: przy obrocie koła sterowego w prawo, płetwa wychylała się w lewo⁶⁷. Z własnej praktyki sterniczej wiem, jakie taka odwrotność może stwarzać nieporozumienia.

Nim urządzenia sterowe zaczęły wprawiać w ruch silniki parowe wykonywali tę pracę sternicy. Na małym statku do koła stawiano 1 — 2 ludzi. Tyluż wystarczało, aby manewrować urządzeniem sterowym przy pomocy kabestanu⁶⁸. W trudniejszych warunkach lub podczas wykonywania trudniejszych manewrów, dodając talie lub dwa dalsze drągi do kabestanu, powiększono zespół do 4 osób. Wydaje mi się, że posługiwanie się kabestanem wymagało mniejszego wysiłku niż kołem sterowym. Kabestan posiadał hamulec



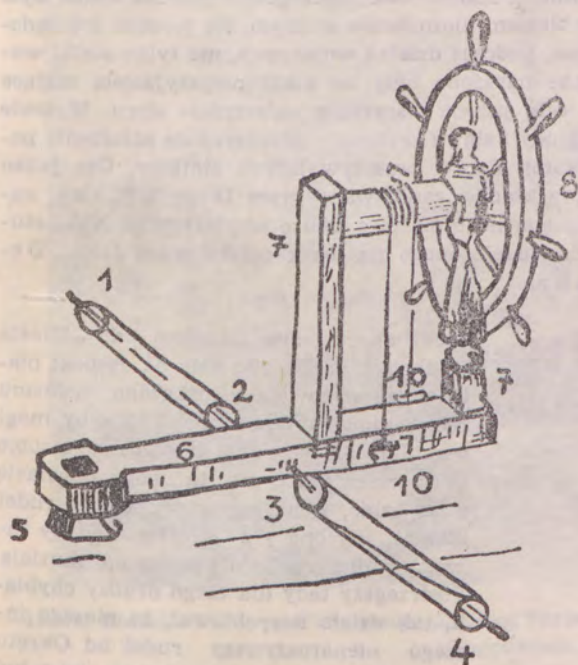
umożliwiający zatrzymanie urządzenia w każdej chwili. Do kabestanu — w zależności od jego wielkości i budowy — można było postawić 4, 6, 8, nawet 10 ludzi.

⁶⁶ Budowa parowozów [parowców], nr 193, s. 173. Stosując „zegarek” Harfielda można było, przypuszczam, tak ustawionym kołem sterować.

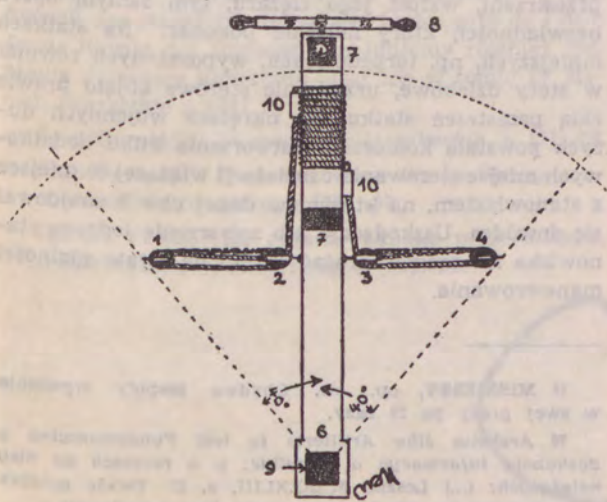
⁶⁷ ST. JAWORSKI i inni, op. cit., s. 26, § 6.

⁶⁸ L.G.C. LAUGHTON: *The Way of a Ship*, „The Mariner's Mirror”, vol. XIV, 1928, s. 133.

Kółem sterowym mogło poruszać tylko 2 ludzi. Aby zwiększyć moc tego „ludzkiego silnika sterowego” dodawano dwie talie. Zespół wzrastał do 4 osób. To było



[XVI] „Sterwał wędrujący” używany na okrętach wielorybnych z New Bedford (USA) z połowy XIX w. Wg R. HÉNAULTA (1948). 1, 2, 3, 4 — bloki taliowe, 5 — głowica trzonu, 6 — sterownica, 7 — słupki sterwału ograniczające długość bębna, 8 — koło sterowe, 10 — bloki zabezpieczające nakładanie się zwojów ciągu na bębnie.



mało. Dołożono więc drugie koło. Zespół powiększył się do 6 osób. Tyluż marynarzy obsługiwało sterwał trójkolowy, a ośmiu czterokolowy⁶⁹. W trudnych warunkach do każdego koła można było, od biedy, postawić po 4 marynarzy, a nawet pracować dwoma sterwałami. W ten sposób zespół sterniczny mógł wzrosnąć nawet do 18 osób. Mimo to urządzenie sterowe nie pracowało sprawnie. Im więcej osób stawało do sterowania, tym manewrowanie urządzeniem stawało się mniej pewnym i tym większe występowały straty szybkości. Drugą wadą była zbyt wielka czułość urządzenia. Zdarzyły się wypadki, że uderzenie fali sztormowej na rufę wyrzucało sternikom koła z rąk, łamało ręce, a nawet wyrzucało ludzi w górę⁷⁰. Zaletą natomiast była jego elastyczność stwarzana przez rozciągliwość lin ciagowych. Tę cechę urządzenia starano się i później zachować. Niekorzystnie kształtował się czas, w jakim sternicy mogli położyć ster na burtę. Pollard i Dudebout podawali, że np. na okręcie „Flandre” czas wychylenia płetwy o kąt 30° przy szybkości 12 — 13 węzłów, wynosił 90 sekund. Zastosowanie maszyn

⁶⁹ A. CARLINI, op. cit., s. 450. — G. A. BALLARD, op. cit., s. 314 (przy trudnych manewrach 10—12 osób, w warunkach szczególnie ciężkich, na dwa sterwały: na „Warriorze” — 14, na innych okrętach nawet 18 marynarzy). — A. CRONEAU, op. cit., t. II, s. 389 i 404. — E. MISSIÉSSY, op. cit., s. 196, podaje, że na francuskich okrętach 74-działowych zespół sterników wynosił 13 marynarzy: 2 mistrzów-sterników (maîtres de timonnerie), 4 tzw. „drugich” sterników i 7 pomocników. — POLLARD i DUDEBOUT, op. cit., t. IV, § 317, s. 39, podają ośmiu i więcej sterników.

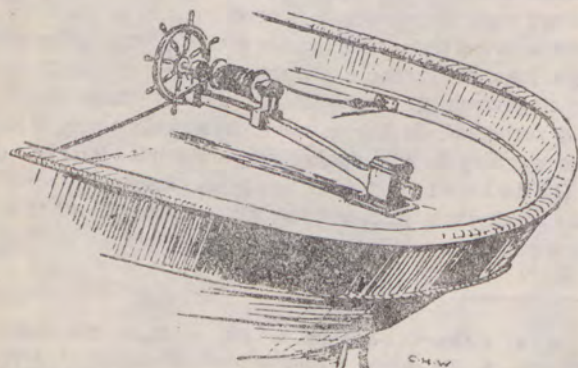
⁷⁰ LA ROERIE: *Les transformations gouvernementales*, „Annales” 1935, nr 36, s. 582. Jeden z przykładów u R. H. DANA: *Two years before the mast* (1840). Pierwsze wydanie polskie: *Pamiętnik żeglarza, 1834—1836*. Gdynia 1960, s. 435: „W pewnym momencie [podczas sztormu], pod wpływem gwałtownego skrętu [wywołanego uderzeniem fali w rufę, co spowodowało uskok dziobu na wiatr] statek tak się pochylił na burtę, że sternik stojący z nawietrznej przeleciał nad wałem sterowym i połową pokładu, lądując na podwietrznym [zawietrznym] relingu. Starszy oficer skoczył do koła sterowego, a marynarz pozbiierawszy się szybko z pokładu, chwycił z powrotem za szprychy i wspólnym wysiłkiem przetożył ster na podwietrzną [zawietrzną] w sam czas, aby uratować statek od położenia się wzdłuż fali...”. Opis nie jest dokładny. Uderzenie wiatru nie spowodowałoby przerzucenia marynarza przez sterwał. To gwałtowne szarpnięcie koła było przyczyną jego niebezpiecznego lotu nad pokładem. — Cfr inform. na s. 431: „...wielka fala doganiająca nas z rufy utrudniała tak bardzo sterowanie, że dwóch ludzi musiało stać na sterze, aby utrzymać kurs”.

[XVII] „Sterwał wędrujący” z New Bedford. Widok z góry ukazujący usytuowanie ciągu sterowego. Rys. W.A.D. — 1, 2, 3, 4 — bloki taliowe, 6 — sterownica, 7-7 — sterwał, 8 — koło sterowe, 9 — głowica trzonu sterowego, 10 — bloki zabezpieczające nakładanie się zwojów ciągu na bębnie.

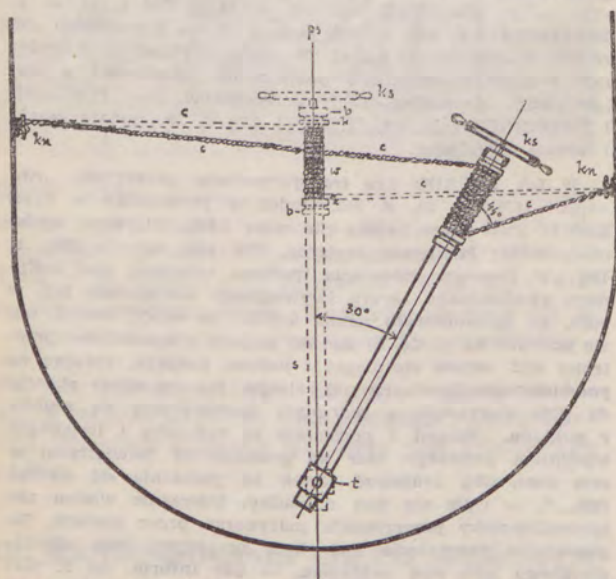
sterowych (zwanych też maszynkami sterowymi) znacznie skróciło ten okres i ograniczyło ilość sterujących zmniejszając wielokrotnie wysiłek z jakim sternicy musieli wykonywać swą czynność.

Zespół sterowania na wszystkich okrętach wojennych omawianego okresu stanowił w załodze zwartą grupę zawsze wymienianą obok równie ważnego, liczniejszego zespołu manewrowania⁷¹.

Wyposażenie pojazdu wodnego w dwa sterwały stworzyło dwa stanowiska sterowania, gdyż sterwał awaryjny w pewnych okolicznościach mógł przejąć



[XVIII] „Sterwał wędrujący” Wg C. H. Williamsa (1965)



[XIX] „Sterwał wędrujący” Williamsa. Widok z góry ukazujący sterwał w położeniu „na burcie”, jak również niebezpieczeństwo nakładania się zwojów ciągu na bębnie przy tak ostrych kątach. Przypuszczalnie istniały jeszcze bloki zabezpieczające spójność nakładanych zwojów (cfr il. XVI, XVII). b — słupki ograniczające długość bębna, c — ciągi sterowe, k — krążki na końcach bębna, kn — miejsca knagowania ciągów, ks — koło sterowe, ps — płaszczyzna symetrii statku, s — sterownica, t — głowica trzonu, w — bęben sterwału.

Rys. W.A.D.

funkcję sterwału głównego. Na statkach handlowych, rybackich i innych, a więc na wszystkich dużych pojazdach nie wojennych, te dwa stanowiska wystarczały. Na okrętach bojowych zabezpieczenie pojazdom stałej zdolności manewrowej, szczególnie podczas walki, było problemem niezmiernie ważnym. Na wodach śródładowych, podczas działań wojennych, nie tylko statki wojenne narażone były na ataki nieprzyjaciela mające na celu przede wszystkim zniszczenie steru. Wysokie nagrody i sława zachęcały puzskarzy do niszczenia pociskami sterów przepływających statków. Oto jeden z przykładów zanotowany przez Diego Uffana, autora sławnego dzieła o sztuce artyleryjskiej XVII stulecia, przełożonego na język polski przez Jana Dekana:

[71] Szedł okręt ieden Canalem do Miasta [Ostendy], na którym nam na despekt biała głowa sterowała. Rozkazano iednemu Puzskarzewi aby zprobował ieżeliby mógł onę białą głowę trafić: ale on mając sobie to za rzecz lichą, aby tę ubogą niewiastę miał zabić, udał żeby iej chciał rudel utracić, aby ona y z Okrętem kiedyby inszego rudla nie było przyplłynąć musiała. Postrzegszy tedy dla czego drudzy chybiałi, tak działo narychtował, że niczego inszego nienaroszywszy rudel od Okrętu ustrzelił: który okręt do brzegu iako był rzekł, przyplłynął, y tam w oczach Nieprzyjacielskich splundrowany y spalony był⁷².

Niszczenie ogniem artyleryjskim płetw sterowych, miażdżenie ich ostrogą, w XIX w. spowodowało ukrycie płetw. To nie wystarczało. Aby tę część urządzenia ochronić, umieszczono system wiązający pod pokładem pancernym. Przeniesienie stanowiska dowodzenia na śródkręciu, na mostek, a na okrętach wojennych do wieży, spowodowało rozciągnięcie układu na dużej przestrzeni, wzrost jego ciężaru, tym samym oporu bezwładności, który należało pokonać. Na statkach mniejszych, np. torpedowcach, wyposażonych również w stery dziobowe, urządzenie sterowe objęło prawie całą przestrzeń statku. Na okrętach wojennych dużych powstała konieczność stworzenia kilku dodatkowych miejsc sterowania i instalacji wiążącej te miejsca z stanowiskiem, na którym w danej chwili znajdował się dowódca. Uszkodzenie lub zniszczenie jednego stanowiska nie mogło narażać okrętu na utratę zdolności manewrowania.

⁷¹ MISSIESY, op. cit. Obydwa zespoły wymienia w swej pracy po 72 razy.

⁷² Archelia albo Artilleria to test Fundamentalna y doskonała informacja o Strzelbie, y o rzeczach do niej należących: [...] Leszno M.DC.XLIII, s. 27. Tamże notatka o przerwaniu w identyczny sposób liny kotwicznej.



[XXI] Statki wiślane w Warsztatach Żeglugi Parowej na Solcu w Warszawie (w porcie czerniakowskim). Za „Tygodnikiem Ilustrowanym” (1893)

Kończąc dzieje drugiej fazy mechanizacji urządzenia sterowego, trzeba powrócić na chwilę do tematu windy okrętowej zwanej w żegludze powszechnie kabestaniem. W okresie, który omawiałem interesowali się tym mechanizmem nie tylko marynarze i konstruktorzy okrętów, ale również uczeni. Nie tylko zresztą kabestaniem — również kotwicą. Tematykę tego rodzaju inspirowała już od 1720 roku francuska Akademia Nauk, ogłaszała konkursy, nagradzała dzieła wybitne. Nic więc dziwnego, że wśród tematów ogłoszonych w serii *Recueil des pieces qui ont remporté des prix de l'Academie Royale des Sciences...* znajdujemy również rozprawy dotyczące kabestanu. Jest ich w tomie IV siódmym (wszystkie z 1741 r.):

- Jean Bernoulli: *Discours sur le cabestan*, s. [1] -28.
- Jean Bernoulli: *Dissertation sur la meilleure construction du cabestan*, s. [29] -87.
- Joanne Poleno: *De ergatae navalis praestabiliore, facilioreque usu, dissertatio*, s. [89] -119.

- Ludot: *Recherche de la meilleure construction du cabestan*, s. [121] -198.
- De Pontis: *Mémoire sur le cabestan*, s. [199] -270.
- Delorme: *Cabestan à crivices, et cabestan à bras. L'un & l'autre accompagnés d'un modèle*, s. [271] -296.

Na końcu prac 23 plansze zawierające wykresy i rysunki uzupełniające wywody autorów. Prace o kabestanie zostały włączone do *Opera omnia Bernoulliego* (cfr il. II).

Tematem, który wysunął się później na czoło problematyki okrętowej była śruba napędowa. Nim to jednak nastąpiło uwaga konstruktorów skupiła się na udoskonaleniu systemu wiążącego, a więc tej części osprzętu, która wiążąc ster z osprzętem powinna zapewniać urządzeniu sterowemu sprawność ruchową pętwy i elastyczność działania całego urządzenia.

Trapella



LE CABESTAN

Délicré des inconvéniens ordinaires, par rapport à son usage sur Mer.

I.



E toutes les Sciences, celles qui apportent le plus d'utilité au public, ce sont sans contredit les Mathématiques & en particulier la Méchanique. L'Histoire ancienne nous apprend combien ARCHIMEDE [pour n'alléguer que ce seul exemple] a produit & exécuté de prodigieux effets, par le moyen des machines, duës à son génie & à

ses profondes connoissances de la Méchanique; quoiqu'on en raconte aussi plusieurs faits fabuleux, forgés par des gens qui n'entendoient pas les principes de cette Science; mais par cela même ces faits inventés sont faciles à distinguer des véritables.

II.

[XXII] Pierwsza strona rozprawy Bernoulliego o kabestanie ze zbioru „Opera omnia” (1742, t. IV).

FROM WINDLASS TO STEERING WHEEL

From the History of Steering Gear Mechanisation

THE SECOND PHASE OF MECHANISATION

(Early 18th till early 19th Centuries)

The already published study *From Tiller-stick to Whipstaff. From the History of Steering Gear Mechanisation. The first phase of mechanisation (XVI—XVIII Centuries)* [„Nautologia” 1967, No. 3—4, pp 9 to 29] and its present sequel relate to the transformations which took place in the hinged steering gear since the 16th till the early 19th centuries. These changes demonstrate two consecutive stages, both of them typical of the early forms of mechanisation progressing in the steering gear of this type. For this reason we submit the summaries of both studies at once. It was felt necessary to reiterate on this subject, as summaries in languages other than Polish did not appear in our „Nautologia” Quarterly prior to 1968.

The history of the processes of mechanisation of the steering gear in general and of the whipstaff and the steering wheel in particular are a rather difficult subject. We still have an insufficient documentation to hand, and not of prime value either. This is why the subject discouraged so far even the sturdiest nautologists and the biggest enthusiasts of nautical history. Author undertook the difficult task to revive the process of development of the hinged steering gear. He tried to demonstrate the changes occurring in its construction against the background of complete evolution which the steering mechanisms generally underwent, facing the growing ship-operating demands, backed by new possibilities of construction and by the new importance attached to sciences. Ten years of researches preceded this study, bearing the title *Origins and Evolution of the Hinged Steering Gear, Contrasted Against the Problems of Steering, Steering Ability and Manoeuvring Possibilities of Vessels*. Both published studies are fragments of this unique work in the world literature on this subject.

FROM TILLER-STICK TO WHIPSTAFF

The study falls into three chapters.

Chapter I, in a polemic controversy with H. S. Vaughan, aims at reviving the earliest history of the whipstaff. It rejects the suggestions of those who believe to find the origins of the whipstaff concept in the pin or boss on the tiller, visible in Fig. 1 of the study by F. Duro. While looking for the early prototypes of the whipstaff, Author points to the Dutch system of rudder construction (Figs. 6—8). Author

believes to have found its antique counterpart in the Egyptian documents dating back to the XIIth Dynasty, as copied by Vivant-Denon (Figs. 3 and 4) as also in the Roman relief sculpture presenting Father Nile (2nd century B. C.), Fig. 5. According to his findings, the territories on which the tiller-stick was found, stretch further than supposed so far. Reports by K. Kontrym, 1829, prove it to have been known in the Prypjat and Dnjepr Rivers.

The fates of the true whipstaff are depicted in Chapter II. Tracing back to find the date of its first appearance, Author makes use of the available texts and documents, iconographic and lexicographic alike, and comments on this material. Following a detailed analysis he assumes that probably even in the days of Ra belais the whipstaff must have been a known device, although rather in disrepute among the mariners. It set limits to the rudder angle and made the gear exceedingly stiff in handling, thus reducing its steering efficiency. The sudden and unexpected jerks of waves against the rudder threw helmsman overboard or broke his bones. Still, the use of the whipstaff was rather widespread during the 16th century. The year 1540 can be taken to denote the top limit of whipstaff appearing on board vessels in Europe. Drappella mentions the vessels which were known to incorporate the "improvement" of this type, and carries out an analysis of those documents which either presented or made a mention of those devices. He discusses in detail the place of attachment of the whipstaff and enumerates the elements of its structure.

The concluding Chapter is devoted to manoeuvring or steering while using the whipstaff. Table 10 (p. 26) contains a number of interesting figures (among others, derived from the hitherto unquoted study, *Construction des vaisseaux du Roy* [...]. Brest 1693). Author distinguishes two types of whipstuffs, viz, the single-decked and the double-decked one, and reconstructs the way of their handling when steering. As will be seen from Table 10, such a division proves quite useful. Only with certain types of whipstuffs it was possible to determine the maximum rudder angle merely at Action I — relaying of the whipstaff. There are also some objections regarding Action II — pressing-in of the staff into the opening in the spindle, aiming at increasing the rudder turning efficiency. Author supposed that the possible rudder angle in the 17th-century men-of-war never attained 40° to either

side. He refutes the suggestion by L. Denoix about the whipstaff serving yet another purpose, i.e., bringing about of the torque movement (deflecting from the vertical plane, passing through a hole cut in the deck). Concluding, he states that the whipstaff in the steering appliances was used exclusively in navy vessels and only in rather calm weather (easy conditions of navigation).

FROM THE WINDLASS TO THE STEERING WHEEL

The second study is in its structure nearly identical with the previous one. It falls into four chapters.

In Chapter I Drapeña discusses the efforts aiming at perfectioning of the steering gear. The whipstaff proved to be a primitive invention, almost useless in manoeuvring. The inclusion of tackle (rope and blocks) into the rudder operation gave some effects but again, it certainly was no revelation. On the other hand, the inclusion of a windlass into the system of ropes and blocks going up to form the tackle of the steering gear was an useful innovation. A small step forward had to be made, from turning the windlass to placing it in an upright position on deck, for easy steering. It was thus that the steering machine came into existence — a rope wound upon a drum, the essence of a steering wheel. Author is apt to share the opinion by La Roërie that this birth was not quite as easy as R. G. Carr Laughton supposed. This is confirmed by the iconographic documents. Even then, under the difficult conditions of navigation the tackle of ropes and blocks was not given up altogether.

The history of the steering wheel is discussed in Chapter II. On strength of the material collected, Author supposed that the steering wheel appeared in vessels after 1700, probably around 1703—1704. It is

rather difficult to ascertain in which navy it first made its appearance. Possibly the inventors were the French and the British — those who first spread them more widely. The first steering wheel in the Mediterranean was recorded about 1719. In the middle of that century it already belonged among the regular elements of steering gear construction, both in the men-of-war and merchant marine vessels.

In Chapter III Author discusses the steering machines (rope-and-barrel devices) using one or more steering wheels. He does not omit from his study the quaint steering gear, being mounted on a tiller, and travelling with it to port and starboard, as also such aspect as the dimensions of the steering wheels and the number of their spokes.

The last chapter is devoted to the manoeuvring itself, using the steering wheel. The action of the wheel, with the increasing capacity of vessels and increased requirements regarding their turning qualities, involved much physical exercise. Two and more seamen — even up to 18 — were put to rule the helm. Thus within the vessel's crew a numerous team of helmsmen appeared, forming a consolidated group among the rest of seamen on board. Consequently, the introduction of the steering wheel did not help much in dispensing with the steering difficulties. The ropes in the blocks were too easily affected with weather changes. They fell short of the "rigid elasticity" required in a steering gear of this type. For this reason main interest was paid forthwith to this part of the gear which forms the system of transfer, or, the connecting system. The improvements in the system of the steering connections, however, are another story, belonging to the successive development stage of the steering gear, now no more with hinged rudders only.

Krystyna Wilkoszewsko

DU ROUET A LA ROUE DE GOUVERNAIL

Des histoires de mécanisation du matériel de gouvernail

LA SECONDE PHASE DE LA MÉCANISATION

(le début du XVIIIème — début du XIXème siècle)

Le travail déjà publié *De la petite barre de gouvernail à la manuelle. Des histoires de la mécanisation de l'installation de gouvernail. La première phase de la mécanisation (XVI—XVIIIème siècle)*. („Nautologia" 1967, no 3—4, pp 9—29) et maintenant publié, concernent des transformations qui se sont accomplies dans le gréement de l'installation de gouvernail du gond entre le XVIème et le début du XIXème siècle. Ils montrent deux phases qui se succèdent l'une après

l'autre formant une époque développée de bonne heure de la mécanisation du matériel de timon de ce genre là. C'est pourquoi nous donnons maintenant un résumé de ces deux travaux. Il est bien nécessaire puisque les résumés étrangers sont présentés en „Nautologie" depuis 1968.

Les histoires de la mécanisation du matériel de timon en général et de la manuelle et de la roue de gouvernail surtout, c'est le thème difficile. Nous dis

posons toujours d'une documentation insuffisante et sans grande valeur. C'est pourquoi ce thème décourageait même des nautologues et les plus grands enthousiastes des histoires d'un navire. L'auteur s'est efforcé de reconstruire un processus de développement du matériel de gouvernail de gond. Les démonstrations des transformations qui ont lieu sur le large fond des histoires complètes de l'installation de gouvernail, en liaison avec des exigences exploitantes qui augmentent avec des possibilités construisantes et avec le rôle de la science. Le travail *La genèse et le développement de l'installation de gouvernail de gond au fond des problèmes de qualité évolutive et de la maniabilité d'un navire*, est un résultat des recherches de dix ans. Tous les deux travaux publiés en „Nautologie” sont des fragments de cet unique étude dans la littérature mondiale.

DE LA PETITE BARRE DE GOUVERNAIL À LA MANUELLE

L'ouvrage fut divisé en trois chapitres. Dans le premier chapitre polemisant avec H. S. Vaughan, il essaie d'établir les plus vieilles histoires de la manuelle. Il rejette des suggestions de ceux qui voient des prémices de la conception de la manuelle, dans le dégorgeoir de gouvernail présenté sur le dessin dans le travail de F. Duro (il. 1). En cherchant des équivalents de la manuelle de bonne heure, il la trouve dans la petite barre de gouvernail (*Tiller-statek*) du type hollandais (il. 6—8).

Il retrouve qu'on suppose son prototype antique dans des documents égyptiens des temps de la XII^{ème} dynastie, copiés par Vivant-Denon (il. 3—4) et sur le relief romain „le Bère Nil” du second siècle a.n.e. (il. 5). Il a élargi aussi la signification du territoire où il y avait une petite barre de gouvernail. En s'appuyant sur la relation de K. Kontryn de 1829, la petite barre de gouvernail était connue sur Prypeć et Dniepr.

Les histoires de la manuelle sont présentées dans le second chapitre. En cherchant une date de l'apparition de la manuelle, l'auteur a profité et il a commenté des documents accessibles de texte et iconographiques et aussi lexicographiques. En basant sur l'analyse des ouvrages rassemblés il a prétendu que la manuelle probablement était déjà aux temps de Rabelais une installation connue, mais elle ne jouissait pas naturellement de l'asymétrie des marins. Elle réduisait l'angle d'inclinaison du nageoire de gouvernail, elle rendait le grément trop raide et elle a abaissé aussi l'habileté du matériel de timon. Aux coups soudains et trop forts des vagues sur le nageoire de gouvernail elle rejetait des guides derrière le bord d'un bâtiment ou elle cassait leurs os. Elle a répandu cependant au XVI^{ème} siècle. On peut prendre l'an 1540 comme la plus haute limite de l'apparition de la manuelle sur les navires européens. Drapella mentionne des vaisseaux qui

possédaient „perfectionnement” de ce type, il analyse des documents montrant ou mentionnant la manuelle. Il a envisagé en détail son placement et ses fragments particuliers de la construction.

Dans le dernier chapitre il s'est occupé de manoeuvrer la manuelle (du pilotage à l'aide de la manuelle). Table 10 (p. 26) contenant beaucoup de chiffres (parmi d'autres, pris d'un travail pas exploité jusqu'à présent par des précédents sous le titre *Construction des vaisseaux du Roy [...]*. Brest 1693) l'auteur donne deux types de manuelle (à un pont, à deux ponts) et la façon de manoeuvrer avec elles. La table prouve l'utilité de cette division. Il rejette la supposition de B. Renau qu'on pourrait fixer seulement pour quelques manuelles des angles d'inclinaison du nageoire de gouvernail uniquement à l'action première — la manuelle de la manuelle. L'action seconde fait naître des objections en augmentant des possibilités d'inclinaison du timon — le glissement du levier dans l'ouverture du fuseau. L'auteur suppose que l'angle possible de la barre des navires de guerre du XV^{ème} siècle n'a pas atteint 40° à chaque bord. Il rejette la suggestion de L. Denois de faire encore la troisième action à l'aide de la manuelle — du virage (déviation de la plaine verticale passant par un trou du pont). Terminant il constate que seulement des navires de guerre employaient la manuelle et uniquement dans des conditions convenables à la navigation.

DU ROUET À LA ROUE DE GOUVERNAIL

L'autre travail a presque la structure identique comme précédent. Il se compose de quatre chapitres.

Dans le premier chapitre Drapella a parlé des efforts allant au perfectionnement de l'installation de gouvernail. La manuelle a apparu une invention primitive. En manoeuvrant elle était presque inprofitable. La mise au travail grâce au timon des tailles donnait des résultats, mais elle n'était pas une révélation. La mise au circuit des agrès et des blocs formant le grément du gouvernail du cabestan était un progrès sans doute. Du pilotage du rouet à le mettre un peu dans une autre position sur le pont était un grand pas. Ainsi on a fait naître au tambour de roue. L'auteur prend la suggestion de La Roërie que la naissance n'était pas facile, comme Laughton suppose. Les documents iconographiques l'acceptent. Dans des conditions difficiles de la navigation on n'a pas renoncé même maintenant à se servir des tailles.

On a déjà parlé des histoires de la roue de gouvernail dans le chapitre second. En s'appuyant sur des travaux ramassés, l'auteur prétend que la roue de timon a paru sur les vaisseaux après 1700. Probablement en 1703—1704. Il est difficile de résoudre dans quelle marine des roues de timon ont apparu. Des Français ont été probablement inventeurs, les Anglais les premiers vulgarisateurs. Sur le territoire méditerranéen la roue

a apparu environ 1719. Dans la moitié de ce siècle la roue était déjà un élément stable, constructif du gréement aussi bien des bateaux de commerce que des navires de guerre.

Dans le troisième chapitre l'auteur a parlé des tambours de gouvernail équipés dans une roue de gouvernail. Il n'a pas oublié aussi bien des tambours allant (il. XVI' XVII, XVIII) — posés sur la barre et marchant avec elle à gauche ou à droit du bord d'un navire que de ces problèmes de la grandeur de la roue de timon et du nombre de rais.

Dans le dernier chapitre il s'est occupé des manoeuvres de la roue de gouvernail. Le travail de la roue à une masse augmentant du navire et des exigences agrandies de manoeuvres a exigé un grand effort. On pla-

caïet deux ou trois marins au gouvernail. Ainsi dans le système de la conduite du navire le nombreux ensemble de gouvernail constituant dans une masse de l'équipage un groupe serré a disparu. Alors cette application de la roue de gouvernail n'a pas éliminé de difficultés de manoeuvre. Les suites d'agres étaient trop favorables aux changements atmosphériques. Elles ne donnaient pas d'élasticité raide utile à l'installation de gouvernail. C'est pourquoi on s'est intéressé avant tout au grément, à cette partie qu'on s'appelle un système liant. Pourtant les perfectionnements du système liant constituent déjà une époque suivante évolutionnaire du matériel de gouvernail non seulement de gond.

Rozalia Strzemżalska

des projets de la conception de la machine
historique de l'automobile présente sur le
la salle de 70 m x 10 m. En outre, la
dans de la machine de l'automobile. Il a la
la salle de l'automobile. Il a la



[1] **ALTMANN:** *Wełtawa w Pradze. Reprodukacja rysunku z 1640 roku wykonanego dla opata Kryspina FUKA. Z lewej most Karola, w środku w głębi klasztor Na Slovanech.*

Z dziejów żeglugi na Wełtawie

Wśród bezcennych zbiorów znajdujących się w bibliotece mieszczącej się obecnie w romańskim klasztorze strahowskim w Pradze, zachowały się niezwykle interesujące dokumenty dotyczące żeglugi i spławu na czeskich rzekach, a zwłaszcza na Wełtawie. Między innymi znajduje się tam obszerna korespondencja opata strahowieckiego Kryspina Fuka z Hradiszcz, inicjatora i kierownika prac dotyczących ulepszenia żeglugi na Wełtawie i Łabie w XVII wieku, jak również wielki foliał rękopiśmienny Jana Krzysztofa Bořka (Borschecka), rejestratora gubernialnego archiwum praskiego a później urzędnika kontrolującego żeglugę w Czechach. Do tego rękopisu dołączona jest kopia wielkiej mapy dolnego biegu Wełtawy i Łaby od Pragi do Litomierzyc, wykonana w roku 1714 przez Kaspra Knittla, krajowego mierniczego Królestwa Czeskiego.

Z tych źródeł korzystał Cyryl A. Straka przy opracowywaniu swego dzieła *Svatojánské proudy a zplavnění horní Vltavy* (wyd. Česká Akademie Věd a Umění. Praha 1924) Z tej pracy czerpałem pisząc niniejszy artykuł.

Żegluga na Wełtawie w dawnych czasach była ściśle związana z transportem soli do Czech. Sól dowożono głównie z Hallstattu wozami do Czeskich Budziejowic. Tu ładowano ją na tratwy lub łodzie i spławiano do Pragi, a nawet dalej, Łabą do Litomierzyc.

Transport wodny istniał w Czechach już we wczesnym średniowieczu. Dokumenty informują, że już przed rokiem 1000 w Litomierzycach i Ustí (nad Łabą) pobierano cło od przewożonych wodą towarów. Na podstawie zachowanych sprawozdań wiemy, że król czeski

Karol IV (1346—1378) wydał rozporządzenie, aby w jazach wodnych znajdowały się wrota umożliwiające żeglugę. Władca ten zamierzał również zbudować kanał łączący Wełtawę z Dunajem. Budowę tego kanału na terenie Austrii rozpoczęto.

Prawo transportu soli wodą należało do królów czeskich, dlatego też Ferdynand I (król czeski od 1526 r., cesarz niemiecki od r. 1556) przeznaczył 30 000 talarów na regulację koryta Wełtawy między Budziejowicami i Pragą, a tym samym na usprawnienie transportu wodnego na tym odcinku rzeki. Prace te miały na celu zapobieżenie importowi soli prowadzonemu za pośrednictwem transportu kołowego. Trudnili się tym furmani i uboga szlachta.

Zainteresowanie transportem wodnym jest w tym czasie w Czechach tak duże, że cesarz zezwala na swobodną żeglugę tratwami i łodziami. W tym też czasie sejm powołał komisarzy do spraw żeglugi, a jako specjalistów do spraw budownictwa wodnego praskich młynarzy. Mimo to prace nad regulacją Wełtawy i Łaby realizowane były zbyt wolno.

Momentem zwrotnym stało się wystąpienie (po r. 1640) opata strahowieckiego klasztoru w Pradze Kryspina Fuka. Zaproponował on cesarzowi swą pomoc w pracach nad przystosowaniem koryta Wełtawy do żeglugi. Propozycja została przyjęta. Fukowi wyasygnowano na wykonanie prac wstępnych 3 000 złotych. Inicjatywę opata trzeba uznać za zdarzenie w tym czasie niezwykle. To przecież wysoki dostojnik Kościoła proponował współpracę przy realizacji prac mających na celu udoskonalenie żeglugi. Z jego życiorysu dowiadujemy się, że był człowiekiem nieprzeciętnie

inteligentnym i przedsiębiorczym. Starał się o zapewnienie rozwoju wszystkich klasztorów, w których przebywał. Nie wiemy tylko, gdzie nabył on umiejętności niezbędnych dla kierowania pracami tak specjalnymi, jak regulacja rzek i transport wodny. Inicjatywa Fuka nie była bezinteresowna; wiemy, że w r. 1638 kupił on majątek ziemski, na terenach którego znajdował się najbardziej niebezpieczny dla żeglugi odcinek położony w środkowym biegu Wełtawy, a mianowicie Svatojánské proudy (Świętojańskie Pieniny). Kryspin Fuk uzyskał od cesarza dokument nakazujący wszystkim obywatelom Królestwa Czeskiego, których majątki leżały nad brzegami Wełtawy powyżej i poniżej Pragi, aby wszystkimi możliwymi im środkami wspierali poczynania energicznego Opat. Jemu też powierzono obowiązek usunięcia niektórych jazów, młynów, skał znajdujących się w korycie rzeki oraz wycięcie drzew i krzewów rosnących zbyt blisko wody. Opat Fuk wyprawił się niezwłocznie łodziami do Svatojánských proudów, aby osobiście zbadać ten odcinek nurtu. Towarzyszył mu w podróży malarz Altmann, który namalował podczas tej wyprawy panoramę Wełtawy od Pragi aż do Svatojánských proudów, przesłaną później wraz z opisem cesarzowi.

W roku 1641, pod kierunkiem niestrudzonego Fuka zbudowano w Podskalí pod Pragą drewniany most. Równocześnie wysadzono skały w Svatojánských proudach. Często pod osobistym nadzorem Opat. W tym czasie kazał Fuk budować łodzie. Realizował również badanie, dalszego odcinka środkowego biegu rzeki. powyżej Svatojánských proudów. Już w czerwcu tegoż roku, otrzymawszy od cesarza przywilej udoskonalenia żeglugi między Czeskimi Budziejowicami a Svatojánskimi proudami, wyprawił się Fuk łodzią pod prąd, aż do Týna i własnoręcznie kreślił mapę przebytej drogi wodnej. Powrót nastąpił również łodzią.

Bardzo interesujące są te fragmenty sprawozdania, w których Opat mówi o żegludze i pracach, jakie trzeba będzie wykonać, o stanie drogi wodnej i o tym, w jakie narzędzia wyposażona była ekspedycja robocza mająca przeprowadzić regulację Wełtawy powyżej Svatojánských proudów. Objętość tego artykułu nie pozwala, niestety, na przedrukowanie całego sprawozdania Fuka.

Prace nad uszlusowaniem rzeki postępowały szybko, mimo że Fuk nie otrzymywał przyrzeczonych mu niezbędnych funduszy. Często musiał pokrywać wydatki z własnych funduszy. W tym okresie wydano łącznie na regulację Wełtawy od Pragi do Týna (150 km) 6500 złotych reńskich.

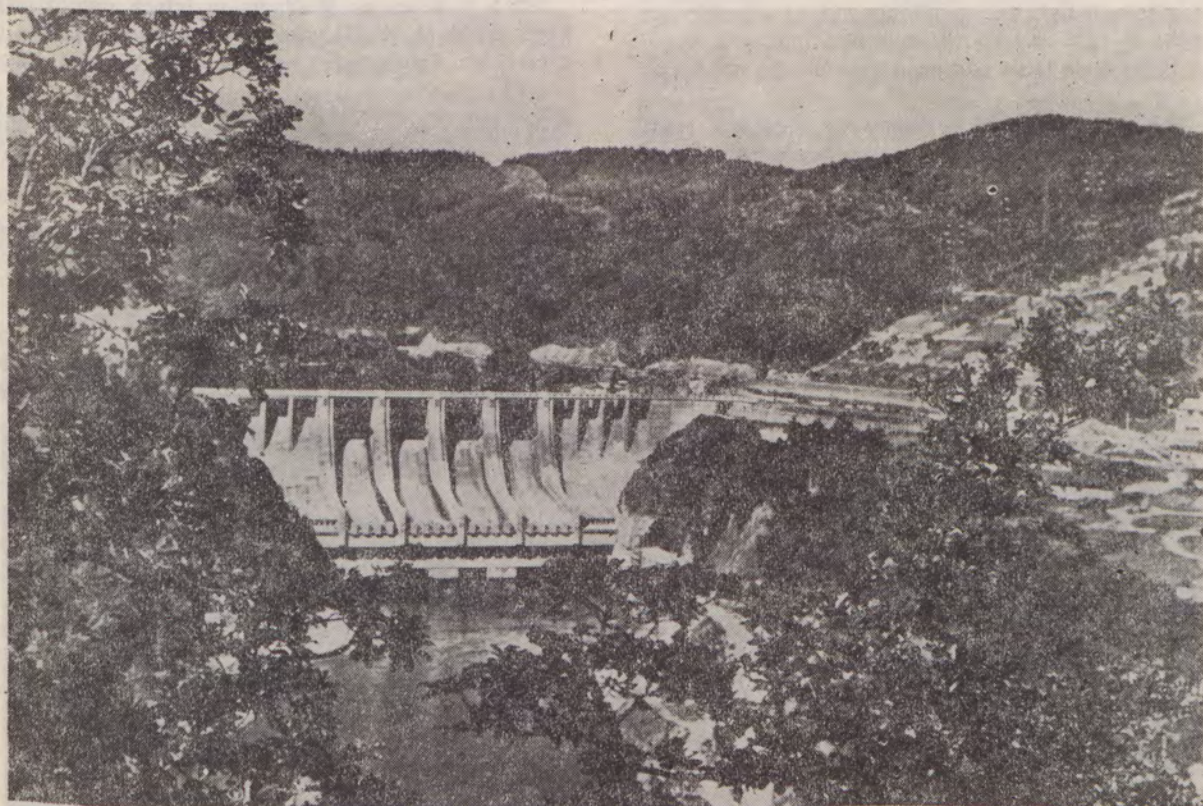
Trzeba wspomnieć również o tym, że strahowskiemu opatowi zaproponowano nadzorowanie regulacji dolnego biegu Wełtawy między Pragą a Mielnikiem.

W dniu 7 października 1641 roku zainaugurował opat Fuk żeglugę płynąc na wielkiej łodzi do przewozu soli



z Pragi do Budziejowic. W czasie tej podróży wykryto w korycie rzeki jeszcze nowe skały mogące zagrażać przepływającym pojazdom wodnym. Usunięto je w ciągu 1642 roku. Ze sprawozdań opracowywanych przez

nakładem cesarza Ferdynanda III. Słup zachował się do naszych czasów. Przed napełnieniem zbiornika przy zaporze wodą został on przeniesiony na miejsce wyżej położone.



[II] Zapora wodna w Slapach. Wybudowana po II wojnie światowej w miejscu gdzie znajdowały się Svatojánské proudy (wysokość 50 m)

Opat dowiadujemy się, że głazy o wadze 40—60 cetnarów były przy pomocy machin odrzucane na bok. Jest rzeczą zrozumiałą, że realizacja prac nad uszlachetnieniem rzeki stawiała nieraz ludzi przed nieprzewidywanymi trudnościami. W sprawozdaniu *hejtmana* (starosty) Norberta Altmanna z Eidenberga czytamy o wystąpieniach robotników, którzy nie chcieli pracować w zimnej wodzie.

Aby upamiętnić prace wykonane w Svatojánskich proudach, w miejscu, w którym rozpoczynają się wiry, postawiono w roku 1643 na skale słup. Wyryty na nim napis łaciński głosi, że staraniem brata Kryspina z Hradiszcza, opata strahowskiego, żeliwskiego i milawskiego, wizytatora zakonu, uregulowano Wełtawę

Wreszcie prace nad przystosowaniem środkowego odcinka Wełtawy do spławu i żeglugi zostały ukończone. Opat Kryspin mógł zająć się regulacją dolnego biegu rzeki między Pragą a Mielnikiem i Łaby aż do Litomierzyc, a także wybraniem miejsca targowego w Pradze i budową magazynów. Targ ten miał się stać centrum handlu towarami dostarczonymi z ziem naddunajskich i obszarów alpejskich, a także z Europy północnej i zachodniej przywożonych Łabą z Hamburga.

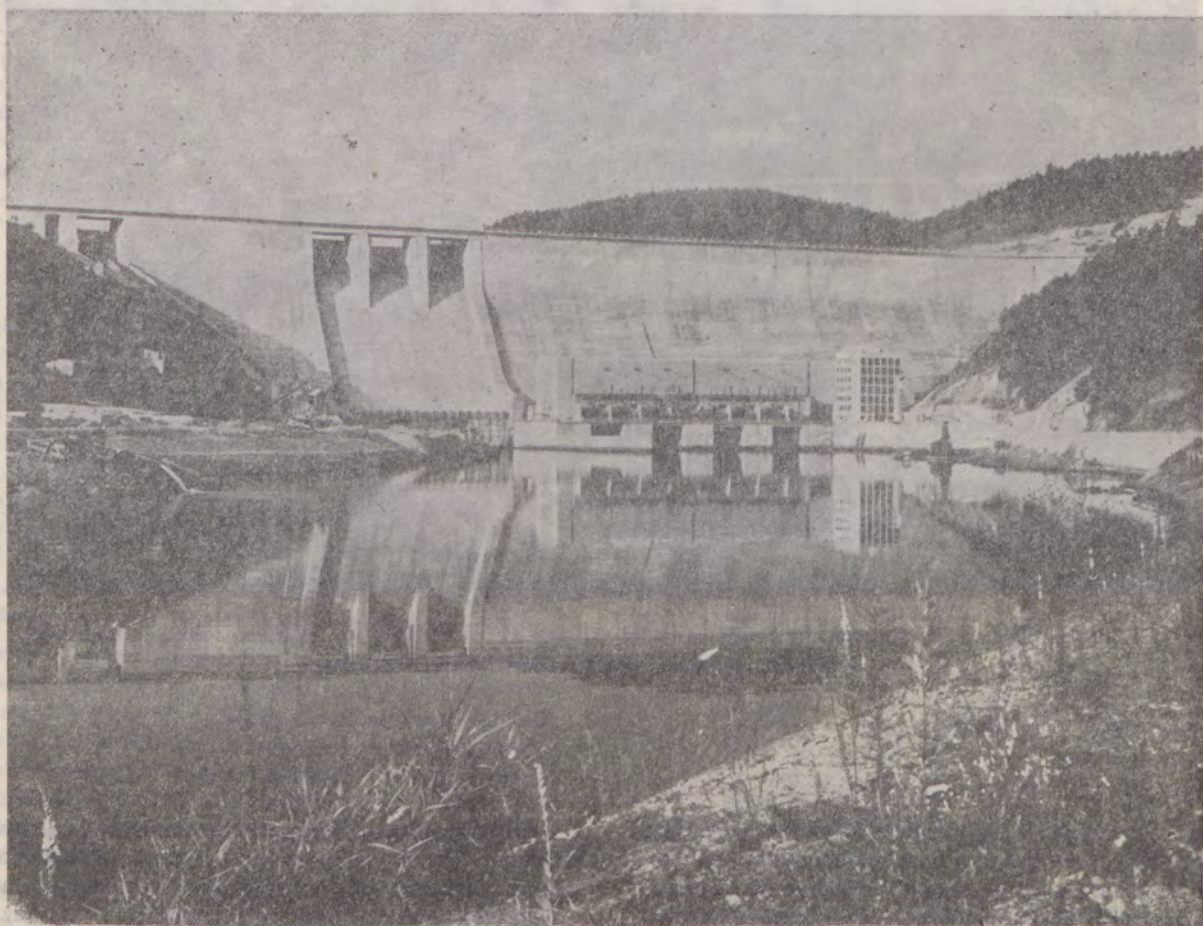
Transport soli wodą rozwijał się pomyślnie, ale prace regulacyjne prowadzone w dolnym biegu Wełtawy były hamowane częstymi najazdami obcych wojsk na północne Czechy. Gdy w roku 1653 umiera Kryspin

Fuk idea jego uczynienia Wełtawy główną arterią transportową handlu środkowoeuropejskiego zostaje zapomniana. Droga wodna ulega pogorszeniu, gdyż glazy, które podczas prac regulacyjnych wyrzucono na brzeg, w czasie powodzi i spływającej kry ponownie znalazły się w korycie rzeki. Liczni młynarze podwyższali jazy ponad dozwoloną wysokość. Wiele przepustów w jazach było tak zaniedbanych, że zdarzały się wypadki zalania soli transportowanej łodziami w dół rzeki. Holowanie łodzi pod prąd było bardzo utrudnione.

W roku 1708 dokonano ponownie regulacji rzeki i wyznaczenia nurtu zapewniającego bezpieczną żegl-

no przeciętnie z górnego biegu Wełtawy i rzeki Lużnicy tylko do rejonu zamku Orlika i dalej do Pragi 45 000 tafli (płatów) tratwianych (każdy płat składał się z dwunastu pni). Natomiast z Czeskich Budziejowic do Týna i dalej do Pragi i Litomierzyc aż 75 000 beczek soli.

Prace regulacyjne Wełtawy w latach dwudziestych i trzydziestych XVIII wieku prowadził specjalista hydrotechnik, późniejszy profesor szlacheckiej Szkoły Inżynierskiej w Pradze, Johan Ferdynand Schor. Wybudował on na Wełtawie pod Żupanowicami służę. W tymże wieku przedstawiono kilka projektów mają-



[III] Najwyższa zapora wodna na Wełtawie w Orliku (70 m). Budowę zakończono w 1961 r. Z lewej strony znajduje się ukośny wyciąg dla statków.

gę. Młynarze zostali zobowiązani do wykonania remontów i konserwacji jazów. Niestety, kora spływająca w wielkiej masie wiosną 1709 roku spowodowała dużo zniszczeń.

O rozwoju transportu wodnego na Wełtawie informują sprawozdania. Wynika z nich, że rocznie spławia-

nych na celu poprawę warunków żeglugi na Wełtawie. Szczególnie interesującym był projekt zbudowania tam umożliwiających gromadzenie wody i pozbywania się jej nadmiaru co dwa lub trzy dni. Przy podwyższonym w ten sposób poziomie wody możliwy byłby swobodny przepływ łodzi i tratw. Fundusze potrzebne na wybu-

dowanie wspomnianych tam miano uzyskać z myta wodnego i podatków.

Prace regulacyjne na Wełtawie i Łabie były prowadzone również w następnym stuleciu, mimo iż w tym czasie powstaje w Czechach gęsta sieć linii kolejowych. Transport kolejowy skutecznie konkurował z wodnym. Żegluga na górnej i środkowej Wełtawie została ograniczona do transportu drewna (w postaci tratw) oraz kamieni i produktów rolnych na łodziach.

Szybki rozwój żeglugi na Wełtawie (w okolicach Pragi) i na Łabie nastąpił po kongresie wiedeńskim (1815), a właściwie po ukazaniu się tzw. aktów łabskich w 1821 roku, które udostępniały Łabę dla wolnego handlu. W roku 1822 powołano do życia przedsiębiorstwo „Pražská společnost pro plavbu plachetními lodmi”. W 1841 roku popłynął Łabą pierwszy czeski parowiec „Bohemia”. Rozpoczęto komunikację pasażerską między Pragą i Dreznem. Czeski transport Łabą, który w roku 1822 wyniósł około 19 700 t, szybko rozwija się. W roku 1890 przewieziono już 3 010 679 t.

Prace nad skanalizowaniem Wełtawy i Łaby przeprowadzono po 1896 roku. Powołano w tym celu *Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách*. Komisja była dotowana ze środków państwowych. W latach 1898—1918 Komisja wybudowała na Wełtawie w okolicach Pragi pięć, a na Łabie — między Mielnikiem a Lovosicami — pięć dalszych służ wodnych. Przy budowie jazów zastosowano najnowocześniejsze rozwiązania konstrukcyjne. Dopiero niedawno przeprowadza się ich renowację.

W latach trzydziestych i czterdziestych naszego stulecia wybudowano na Wełtawie powyżej stolicy dwa wysokie stopnie wodne wyposażone w elektrownie i śluzy, nowoczesny jaz we Vraném (10 km powyżej Pragi) oraz zapórę wodną w Sztechowicach (22 km powyżej Pragi) wyposażoną w wielką śluzę o wysokości 20 m (w czasie budowy najwyższa w Europie). Pod powierzchnią sztechowickiego zbiornika wodnego zniknęły sławne Svatojánské proudy, które trzysta lat wcześniej chciał usunąć opat Fuk. Głębokie jary w środkowym biegu Wełtawy umożliwiły budowę trzech stopni wodno-energetycznych (Slapy, Kamýk i Orlík). Ostatni z wymienionych ma 70 m. wysokości i spowodował zalanie jaru Wełtawy aż do Týna tworząc w ten sposób zbiornik wodny o długości 60 km. Budowa tych stopni skończyła tysiącletnią historię spławu tratw i żeglugi małymi łodziami w środkowym biegu Wełtawy, ponieważ ani w Slapach, ani w Orlíku tamy nie posiadają urządzeń umożliwiających przeprawę łodzi.

Ziemię nadwełtawskie między Czeskimi Budziejowicami i Pragą urzekają pięknem, ale są ubogie. Wszędzie lasy i skały. Mało urodzajnej ziemi. Nie ma tu prawie przemysłu, a więc i warunków dla rozwoju transportu wodnego. Na wodach powstałego zalewu pływają dzisiaj łodzie sportowe i turystyczne. Regularny transport wodny rozwinał się natomiast w dolnym biegu Wełtawy — między Pragą a Mielnikiem i dalej Łabą aż do Hamburga oraz kanałami przez Berlin i Odrę do Szczecina.

VRATISLAV TEKLY • Praha



Informacja uzupełniająca. Odległość stopni wodnych od Mielnika i ich wysokość: Orlík (70 m) — 144,85,

Kamýk (14 m) — 134,73, Slapy (50 m) — 91,70, Štechovice (20 m) — 84,32, Vrané n. Wełtawą (10,5 m) — 71,32.

FROM THE HISTORY OF SHIPPING ON THE VLTAVA RIVER

The essay by V. Teklý is the first study published in Poland which is concerned with the navigation on Vltava River. Its Author made use of the archival records kept in the Monastery of Strachov in Prague, as well as of the study by C. A. Starka, entitled *Svatojánské proudy a zplavnení horní Vltavy* (1924).

The Vltava River navigation was closely connected with transportation of salt, mainly proceeding from Hallstatt to Czechoslovakia. Even before the year 1000 there were customs offices in Litoměřice and Ústí. The right of salt transportation belonged to the kings of Bohemia, and in consequence they took some interest in matters of water transportation and regulation of rivers. (Charles the Fourth of Bohemia, Ferdinand the First and Ferdinand the Third).



[IV] *Svatojánské proudy przed wybudowaniem zapory w Štěchovicach, która podniosła poziom wód o 20 metrów.*

The turning point occurred when abbot Kryspin Fuk took the post of director of the river regulation project. Even in 1641 Fuk undertook the researches

concerning the river stream and boats construction. In 1643 the most dangerous river section was regulated. Heavy stones were removed from the river bed in Svatojánské proudy (upstream of Štěchovice). Now the river was unobstructed for the transportation of salt and timber in its section from Ceske Budejovice to Praha. A stone pillar with a Latin inscription was erected in Svatojánské proudy in commemoration of this fact. The pillar is preserved till to-day. After the construction of the water dam in Štěchovice and before filling the retaining basin with water, the pillar became transferred to a more elevated place.

Later on, Fuk was entrusted with regulation of Vltava River in its lower course. The energetic abbot also constructed storage houses and organised a market in Praha on a site which later became the main place for goods exchange, auctions and marketing.

Author relates further fates of the Vltava navigation. Work on the big project was stopped after the death of K. Fuk (1653). Only after 1707 a renewed interest was taken in river shipping in Bohemia. Vltava river became regulated in the first half of the 18th Century, under the management of J. F. Schor. Even the era of railways did not stop the engineering of waterworks.

A rapid growth of navigation in the Vltava and the Bohemian section of Labe followed after the announcement of the co-called Labe Acts (1821) which made this river accessible to the free trade initiative. In 1822, a shipping company for sailing vessels, the Prazská Společnost pro plavbu plachtovními lodmi was called into existence and in 1841 the first Czech steamer, the "Bohemia", made her voyage down the Labe river. Around 1896, the Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe w Čechách started its activities, which resulted in providing the sluices (built 1898—1918) to facilitate navigation in the Bohemian Labe and Vltava rivers.

In the present days the river has been divided by several water stages, with water accumulating upstream of the dams. Thus ended the one-thousand years' history of flotsam and navigation in the middle course of Vltava river, since the dams in Slapy and Orlik lack the facilities for boats sluicing.

K. Wilkoszewska

ИЗ ИСТОРИИ СУДОХОДСТВА НА ВЛТАВЕ

Пятый очерк. Текли является первой работой о плавании по Влтаве, напечатанной в Польше. Автор пользовался материалом архива в библиотеке, помещающейся в страговском монастыре в Праге и исследованиями Ц. А. Старки Свато-янске проуды а эплавнени горни Влтавы (1924).

Плавание по Влтаве было тесно связано с транспортом соли (главным образом из Хальмстада) в Чехословакию. Уже до 1000 года существовали таможни в Литоммерицах и Усти. Пользование транс-

портом соли, имели право чешские короли так как они интересовались водным транспортом и регулированием рек. (Карл четвёртый, Фердинанд первый, Фердинанд третий).

Изменения наступили только тогда, когда начальником работ по регулированию стал аббат Криспин Фук. Уже в 1641 году регулировали самый трудный участок реки, выбросили камни, которые мешали течению реки в Свато-янских прудах (выше Штеховиц). Можно было теперь пере-



[IV] Kraina w środkowym biegu Włtawy (dawne Barilavske proudy) przed napełnieniem zbiornika wodnego przy zaporze w Slapach.

возить соль и древесину на участке между Чески-ми Будеевицами и Прагой. В память об этом событии поставили в Сватоянских прудах каменный столб с латынской надписью. Этот столб сохранился до сих пор. После окончания стройки преграды в Стеховицах, столб перенесли на вышележащее место, а потом наполнили бассейн водой. В позднейшее время поручили Фукову присмотр над работами, связанными с регулированием низовья реки Влтавы. Предприимчивый аббат заботился также о постройке складов и рынке в Праге, которые в будущем должны были стать местом товарообмена.

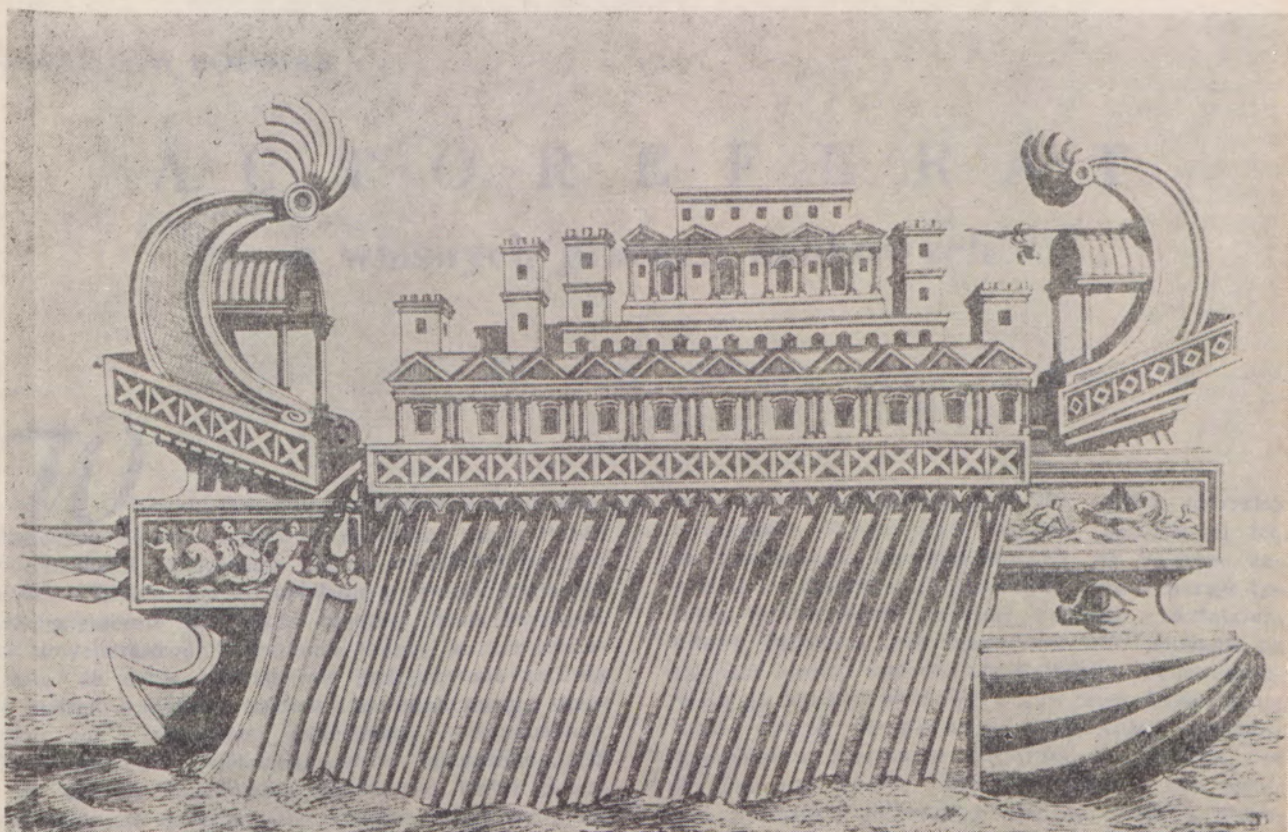
Автор изображает дальнейшую влтавскую историю судоходства, которая после смерти Фука (1653) прекратила работу. Лишь после 1707 г. работы возобновились под руководством И. Ф. Шора, заинтересовались судоходством. Регулировали реку. Даже развитие железной дороги не помешало работам связанных с канализацией.

Быстрое развитие судоходства по Влтаве и чешской Лабе наступило после объявления лабских договоров (1821), которые сделали доступной Лабу для свободной торговли. В 1822 году было организовано предприятие „Прашка сполечност про плявбу плыхетными лёдми“, а в 1841 году подыл вдоль Лабы первый чешский пароход „Бохемия“. Около 1896 года начала свою деятельность Комисе про канализовани рек Влтавы а Лабе в Цехах, которая в 1898—1912 годах построила на Лабе и Влтаве 10 шлюзов, чтобы улучшить условия плавания.

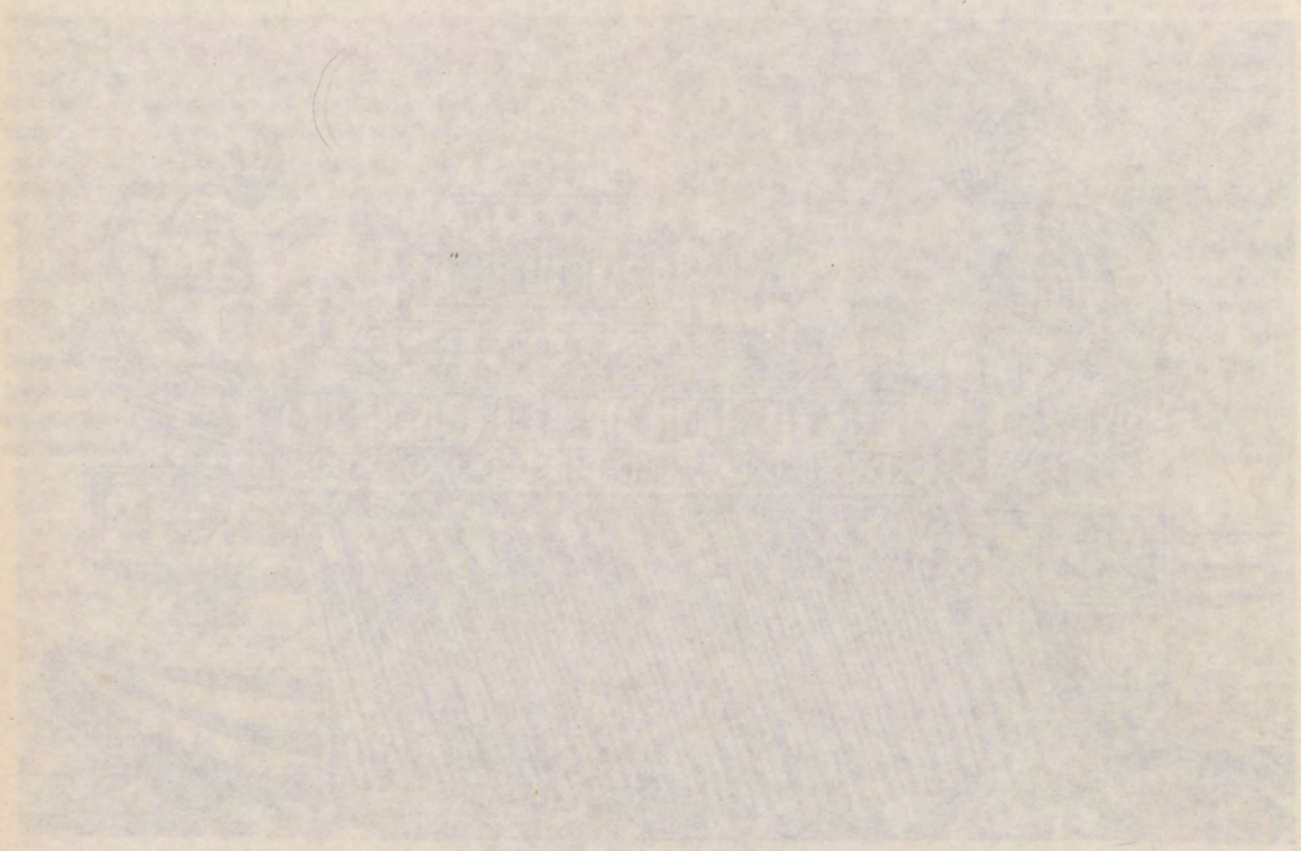
В последнее время перекрыли реку с помощью нескольких водных нагромождений. Стройка водных порогов окончила тысячелетие сплава и судоходства по середине Влтавы, так как в Сляпах и Орлике дамбы не имеют устройства, которые сделали бы возможны переправу на лодках.

Bronisława Walczowska





DOKUMENTACJA



Na s. 43 reprodukcja ilustracji z dzieła Mikołaja Witsena "Aeloude En hedendaegsche scheeps-bouw een bestier: War in wijtloopigh wert verhandlet, de wijze van Scheeps-timmern, by Grieken en Romeynen: Scheeps-oeffeningen, Strijden, Tucht, Straffe, Wetten en gewoonten". Amsterdam 1671. Przedstawia jeden z olbrzymich pojazdów wodnych budowanych przez Ptolemeusza IV Filopatora (222-205 przed n.e.).

Dzieło w zbiorach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego

STANISŁAW BODNIAK

A U T O R E F E R A T

o własnych pracach naukowych

W cyklu prac autora z zakresu historii, skupiających się koło zagadnień *dominium maris* Polski i reformacji, stwierdzam już to wydobyte na jaw nowych faktów, już też ustalenie przebiegu wydarzeń niedostatecznie lub zgoła błędnie przedstawianych w dotychczasowej literaturze. Należy jeszcze zaznaczyć, że autor rozwiązywał podejmowane zadania w oparciu o materiał źródłowy nie publikowany, czerpiąc go z archiwów: gdańskiego, kopenhaskiego, brukselskiego i z polskich zbiorów rękopiśmiennych.

W obrębie zagadnienia bałtyckiego badał genezę i organizację morskiej siły zbrojnej, tworzonej przez Polskę na obronę Bałtyku i wybrzeża; w szeregu przyczynków przedstawił jej poczynania na tym polu w ciągu wieków XVI i pierwszej połowy XVII, równolegle zaś uwzględniał jej politykę na tym odcinku potrzeb i interesów państwa. W wyniku posunął naprzód znajomość bałtyckiego problemu naszych dziejów, szczególnie za okres rządów ostatniego Jagiellona.

W artykule pod tytułem *Żołnierze morza Zygmunta Starego* (stronic 14), ilustrowanym dokumentami ogłoszonymi z metryki koronnej i archiwum gdańskiego, nie wyzyskanymi przez naukę, obalił autor panujący pogląd, jakoby Polska dopiero za Zygmunta Augusta w latach 1556—1557 lub w r. 1560 i później wystąpiła czynnie na Bałtyku. Według ustaleń autora nastąpiło to już w latach 1517—1522,

wyraziło się zaś powołaniem do służby morskiej ochotników. Zygmunt Stary przeznaczał ich do prowadzenia blokady Moskwy na Bałtyku, zapewnił im opiekę i w oficjalnych aktach darzył tytułem *milites nostri maritimi*, niekiedy z dodatkiem *dilecti*. Zadaniem tych ochotników było czuwanie na szlakach żeglugi wschodniego Bałtyku i odcinanie dowozu do Moskwy w czasie wojny prowadzonej z nią wtedy przez Zygmunta I. Autor podniósł (pierwszy w literaturze historycznej polskiej), że Zygmunt Stary doceniał znaczenie siły zbrojnej morskiej i pierwszy z władców polskich wykonywał prawo regulowania żeglugi na Bałtyku z tytułu władztwa nad częścią wybrzeży, zasłużył więc w dziejach światopoglądu morskiego na trwałe miejsce, nie przyznawane mu dotąd przez historiografię.

W rozprawie *Pierwsi strażnicy morza* (stronic 40) zajął się autor planami obrony morza i ich wykonywaniem w latach 1556—1563, to jest w dobie wyprawy pozwolskiej Zygmunta Augusta, wybuchu konfliktu z Moskwą o Inflanty i w przededniu wojny ze Szwecją, osnuwając całość na kanwie ówczesnej polityki bałtyckiej Rzeczypospolitej. Okres ten, ujęty szkicowo w rozprawach Szelągowskiego. *Walka o Bałtyk* [1904] i Czołowskiego *Marynarka w Polsce* [1922], znalazł w wymienionej rozprawie autora pełniejsze, a przede wszystkim zgodne z rzeczywistością oświetlenie pod względem chronologii faktów, roli osób działających i przebiegu wydarzeń. Przedstawiono tu współpracę Zygmunta Augusta z ks. Albrechtem pruskim w kwestii bałtyckiej i początkowo dzieje blokady Inflant, Moskwy i Szwecji, inaugurującej charakterystyczny zwrot w polityce ostatniego Jagiellona ku Bałtykowi. Autor wykazał wbrew przyjętym w nauce historycznej opiniom, że rzekomy pierwszy admirał polski

Tytuł powyższy pochodzi od prof. Romana POLLAKA, u którego znajduje się nie zatytułowany autograf, użyczony nam łaskawie do przedruku. Według informacji prof. POLLAKA „bardzo cenny ten autograf” napisany w r. 1942 stanowił „...podkład do referatu uzasadniającego udzielenie *veniae legendi*”. Daje obiektywną recenzję dorobku naukowego aż do chwili pisania tego Autoreferatu. Przyp. Redakcji „Pamiętnika Biblioteki Kórnickiej”.

Tomasz Serping czy Serbin z Elbląga jest postacią z legendy, podobnie jak i flota Zygmunta Augusta z r. 1557, która także należy do bańniowych tworów, gdyż zawiązki jej przypadają w rzeczywistości na późniejszy okres, datując się od r. 1560. Ogólnie uznany za inicjatora straży morskiej, owoce nie pracujący na morzu w r. 1557 i następnych Wacław Dunin Wąsowicz nie miał — według ustaleń autora — nic wspólnego ze sprawami morskimi i działał tylko na lądzie przeciw Moskwie jako rotmistrz, brał w nich natomiast czynny udział Stanisław Wąsowicz, ale dopiero od r. 1562.

Inicjatorami planów akcji morskiej i doradcami Zygmunta Augusta w tej mierze byli ks. Albrecht pruski i Gothard Kettler mistrz inflancki, nie Wąsowicz, jak twierdzono w literaturze. Ten ostatni zasłużył się przez zorganizowanie straży morskiej i dążenie do zapewnienia Polsce *dominium maris* u ujścia Dźwiny, nad którym panował jako starosta w warowni Dyjamentu. Obok obrony morskiej w latach 1561—1563 uwzględnił autor w omawianej rozprawie także lądową, prowadzoną przez zaciężne oddziały w Inflantach pod wodzą hetmana nadwornego, Floriana Zebrzydowskiego. Zarówno w tej kwestii, jak i w innych, objętych rozprawą, sięgnął autor do nie wydanych dokumentów archiwalnych Gdańska, Królewca, Kopenhagi i Polski, co mu pozwoliło skreślić obraz początków czynnej polityki bałtyckiej Zygmunta Augusta, znajdującej najbardziej znamienity wyraz w próbach tworzenia siły morskiej celem blokady nieprzyjacielskich państw rywalizujących o Bałtyk.

W innej pracy z cyklu bałtyckiego, zatytułowanej *Komisja Morska Zygmunta Augusta* (stronie 23), uczynił autor przedmiotem badania genezę, skład osobowy, kompetencje, działalność i rolę tego organu polityki bałtyckiej Rzeczypospolitej w latach 1568—1572. Na podstawie źródeł z Archiwum Głównego w Warszawie i Archiwum w Gdańsku ustalił dowodnie, że Komisja była pod względem zakresu działania i uposażenia „*odosobnionym zjawiskiem do końca istnienia Rzeczypospolitej*” jako jej pierwszy chronologicznie urząd morski, pomyślany na skalę wymaganą przez interes państwa i pracujący owoce nie w poręczonym zakresie. Tworzone później przez Zygmunta III i Władysława IV tak zwane *komisje okrętów królewskich* miały bez porównania bardziej ograniczone zadanie, rozciągające się jedynie na sprawy floty. Komisja morska Zygmunta Augusta była organem administracji, mającym na celu głównie ochronę i wykonywanie praw zwierzchnich na morzu i wybrzeżu w zastępstwie króla. Praca autora rozwiązała definitywnie sprawę, powierzoną tylko traktowaną i dotąd mało znaną w literaturze historycznej.

Problemowi Bałtyku w okresie bezkrólewia 1572—1575, nietkniętemu w nauce, poświęcił autor artykuł

Przyczynki do dziejów marynarki w Polsce XVI wieku (stronie 11), w którym wydobył na światło nieznanne fakty, w szczególności dotyczące działalności Jana Chodkiewicza jako komisarza morskiego w Inflantach.

W kręgu spraw morskich ostatniego Jagiellona porusza się także rozprawa *Kongres szczeciński na tle bałtyckiej polityki polskiej* (stronie 74). Jest ona do pewnego stopnia kontynuacją wspomnianej wyżej rzeczy *Pierwsi strażnicy morza*, przenosi jednak treściowo punkt ciężkości na dyplomatyczną stronę bałtyckiego zagadnienia. Kongres szczeciński z r. 1570, kończący siedmioletnią wojnę północną, obciążony również przez Polskę, był przedmiotem opracowań historycznych niemieckich i skandynawskich. W naszej literaturze spotyka się tylko sumaryczne o nim wzmianki. Literatura obca kongresu nie brała pod uwagę polskich źródeł i nie zdołała wyjaśnić należycie wszystkich kwestii interesujących z polskiego punktu widzenia. Kongres szczeciński to moment dziejowy, w którym *dominium maris* stawało się żywotną sprawą i świadomym celem polskiej polityki. Otóż autor zbadał w rzeczonyj pracy stosunek Polski do zabiegów o pacyfikację północy w latach 1563—1570, jej udział w ostatnim akcie pacyfikacji, tj. w kongresie szczecińskim, i pokongresową politykę. Czerpał swój materiał z *Libri legationum* metryki koronnej, z rękopisów Archiwum w Gdańsku, Biblioteki Czartoryskich i z drukowanych źródeł polskich i obcych. W wyniku stwierdził, że Polska zachowała się biernie i wyczekująco wobec prób pacyfikacji aż do roku 1567. Zygmunt August dbał tylko o to, żeby jej przedstawiciele byli obecni na projektowanych zjazdach stron i pośredników. Zmieniło się radykalnie to stanowisko z rokiem 1568 po zamachu stanu w Szwecji, który osadził na tronie Jana III, męża siostry Zygmunta Augusta. Autor wyjaśnia przyczynę tej zmiany, która wyraziła się w usilnym dążeniu Zygmunta Augusta do pokoju w latach 1568—1570 i w przejściu roli pośrednika między Danią a Szwecją. Autor przedstawił szczegółowo starania polskie w tej nowej roli i ich efekt końcowy, jakim było zwołanie kongresu do Szczecina. Główną część rozprawy wypełnia przedstawienie prac delegacji polskiej na kongres i zadań, jakie jej postawiono do spełnienia. Autor dowiódł, że Polska uczestniczyła w kongresie jako strona mająca własne interesy na Bałtyku; wyjaśnił też powody niedojścia do skutku koncepcji polskiej, według której dopiero po zadośćuczynieniu w Szczecinie żądaniom Polski przez Szwecję i Danię w sprawach Moskwy, Inflant i żeglugi bałtyckiej miano by przystąpić do pojednania zwaśnionych państw skandynawskich. Gdy to się nie dało urzeczywistnić, posłowie Polski obwarowali stosownie jej interesy w samych traktatach pokojowych między Danią i Szwecją. Końcowe karty rozprawy zawierają charakterystykę



Prof. Dr. Stanisław Bodniak
29 X 1897 – 15 X 1952

źródłową polityki bałtyckiej Zygmunta Augusta po kongresie, która rozwijała się pod znakiem rosnącego zaostrenia stosunków z Danią o władzę na morzu. Chybione próby porozumienia z Danią o Bałtyk w drodze układów skłaniają Zygmunta Augusta do coraz ściślejszych związków ze Szwecją i do budowy floty za wzorem innych państw.

Sprawami morskimi Polski za Stefana Batorego zajął się autor w referacie wygłoszonym w Poznańskim Tow. Przyj. Nauk, drukowanym w streszczeniu pt. *Losy flotyli Batorego w Elblągu* (stronic 4). Obalił on w nim stwierdzenia Czołowskiego w tej materii i nakreślił prawdziwy stan rzeczy, zgodny ze źródłami. Po części z okresem Batorego, w części zaś jeszcze z polityką bałtycką Zygmunta Augusta wiąże się inna rozprawa: *Z dziejów budowy pierwszego okrętu przez Polskę, 1570—1577* (stronic 28), rozszerzająca chronologicznie i rzeczowo wiadomości w tym przedmiocie poza granice wydane-go w r. 1915 przez A. Kleczkowskiego *Rejestru budowy galeony*.

W rozprawce *Zawiązek floty i obrona wybrzeża w wojnie Zygmunta III z Karolem IX* (stronic 17) wypełnił autor lukę w dotychczasowej historiografii polskiej zagadnienia bałtyckiego za pierwszą połowę rządów Wazy (do roku 1621), gdy dotychczas znaliśmy plany morskie i ich wykonanie dopiero po roku 1621 dzięki pracy Czołowskiego o marynarce. Autor wykorzystał w tej pracy głównie zasoby Archiwum Gdańskiego. W oparciu o nie wykazał, że nie jest słuszny utarty w nauce pogląd, jakoby Zygmunt III dopiero po utracie Rygi w r. 1621 zabrał się planowo do rozwiązywania problemu siły morskiej. Już bowiem w czasie konfliktu z Karolem IX podejmował próby w tym kierunku w obrębie pomorskiej części wybrzeża, utrzymując tu stale kilka okrętów. Wiedzano o tym za granicą i brano tę siłę w rachubę na wypadek współpracy Habsburgów z Zygmuntem na Bałtyku i Morzu Północnym.

Wreszcie, w przyczynku z doby Władysława IV: *Władysław IV a Władysławowo i Kazimierzowo* opublikował autor dokument, poświęcający żywą troskę tego monarchy o założone przez siebie morskie warownie.

Do cyklu bałtyckiego należy rozprawa autora *Morze w głosach opinii w dawnej Rzeczypospolitej* (stronic 33). Zebrał w niej głosy senatorów, urzędników dworu i zwyczajnych ziemian od czasów Zygmunta Augusta aż do Władysława IV, odzywające się w różnych chwilach życia politycznego Polski na temat spraw morskich, wykazując, że nie leżały one odłogiem w opinii, ale bywały poruszane, nieraz z przejęciem i pełnym zrozumieniem. Występujące w tych głosach motto *dominium maris* różne miało znaczenie i zakres. Dla ogółu uosobionego w

izbie poselskiej i w sejmikach oznaczało to zabezpieczenie portów i wolny dostęp do nich. Ponad tę szlachecką koncepcję *dominium maris* wzniosła się inna, utworzona przez takich statystów, jak Solikowski i Karnkowski w wieku XVI, Krzysztof Radziwiłł i Ossoliński w wieku XVII, mieszcząca w sobie prawo suwerenne państwa do regulowania żeglugi nie tylko w portach, ale i na szlakach morskich, oparte o siłę — wojenną flotę. Wiązanka głosów opinii, zestawiona przez autora z korespondencji, dzienników sejmowych, z publicystyki i z innych źródeł, świadczy dowodnie, że w XVI i XVII wieku istniało w Polsce grono ludzi, które miało pozytywny program morski, poddawało krytyce istniejący stan rzeczy i nawoływało do aktywności w kierunku Bałtyku w imię żywotnych potrzeb państwowych i prywatnych. Wiązankę tę powiększył autor wydatnie tuż przed wybuchem wojny dodaniem nowego, nie wykorzystanego przez naukę materiału z rękopiśmiennych *Ksiąg hetmańskich Sarnickiego*, pochodzących z lat 1575—1577. Autor omówił morską zawartość *Ksiąg* i stwierdził, że mimo niedomagań jej rzeczowej strony jest ona co do rozmiarów, ilości poruszonych przedmiotów i stopnia ich wyczerpania wyjątkowym zjawiskiem w naszym piśmiennictwie na przestrzeni od XVI do XVIII wieku, podobnie jak w literaturze pięknej *Nawigacya do Lubeka* Borzymowskiego z r. 1662. Pierwszy Sarnicki poruszył sprawy morskie, gdy jego poprzednicy, fachowcy w wojskowej sztuce — Tarnowski i Łaski, nie tknęli ich, Bielski zaś pominął je świadomie w swej *Sprawie rycerskiej* [1569], tłumacząc się, że Polacy nie zajmują się nimi.

Do bałtyckiego cyklu badań autora zaliczymy jeszcze artykuł zatytułowany *Autorstwo „Historii prawdziwej o przygodzie żalostnej księcia finlandzkiego Jana i królowny Katarzyny”* (stronic 11). Rzecz to z dziedziny krytyki źródeł. *Historia* jest opowieścią anonimową polską z dziejów Szwecji w ostatnich latach panowania Eryka XIV i w czasie przewrotu w roku 1568, który wyniósł na tron Jana III, a więc w dobie objętej rozprawą o kongresie szczecińskim, uwzględniającą również te wydarzenia w pewnych granicach. Odpowiedź na pytanie, kto napisał *Historię*, może mieć znaczenie dla sądu o wartości tego źródła. Autor rozstrzygnął tę kwestię definitywnie, głównie przy pomocy rękopiśmiennych materiałów z Archiwum Biskupiego we Fromborku na Warmii: twórcą *Historii* jest Marcin Kromer, dyplomata, historyk i biskup warmiński, jeden z komisarzy polskich na kongresach w Rostoku i Szczecinie.

W kilku artykułach pomniejszych z niwy bałtyckiej uzupełnił autor historyczny obraz i cyzelował szczegóły, nieobojętne z naukowego punktu widzenia. I tak w odpowiedzi (stronic 12) na artykuł Waltera Vogla *Polen als Seemacht und Seehandelsstaat* zarysował,

poza rzeczowym prostowaniem błędów, syntezę stosunku Polski do Bałtyku w dawnych wiekach. Inny artykuł, *Nobilitacja kapitanów straży morskiej na sejmie unii* (stronic 6), przynosi nowe szczegóły z nie wyzyskanych dokumentów *Metryki koronnej*; artykuł *Ordynacja dla kaperskiej floty Polski z r. 1571* (stronice 4), w całości osnuty na rękopisie z Archiwum Królestwa w Brukseli, daje wgląd w nieoczekiwany akt organizacyjny polskiego kierownictwa walki z żeglugą do opanowanej przez Moskwę Narwy; artykuł *Plan utworzenia portu w Pucku w r. 1561* (stronice 4), oparty na źródłach z rękopisów Archiwum Gdańskiego i Ossolineum, informuje o próbie dostosowania tej przystani do wymagań żegluga.

Zamykamy omówiony zasób prac autora na temat związków Polski z Bałtykiem podsumowaniem: drobek jego na tym polu liczy 292 stronice druku normalnej ósemki, chronologicznie obejmuje cały wiek XVI i pierwszą połowę w. XVII; zasadniczy zrab każdej z 16 prac, decydujący o wartości, jest zbudowany z nowych materiałów źródłowych, dotąd nie wyzyskanych przez naukę, spoczywających w rękopisach. Autor dążył planowo do zapełnienia dotkliwych luk w znajomości badanej dziedziny i w znacznym stopniu dopiął celu. Pod względem językowym i stylistycznym uczynił to poprawnie, wykazał opanowanie metody pracy naukowej, w konstrukcji i budowie opisowych formuł łączył jasność i obiektywizm ze znamieną zwięzłością i oszczędnością słowa, wolnego od frazeologii i retoryki. Oceniając wyniki według fundamentu źródłowego, na którym się wspierała, wyrażam przekonanie, że posunęły naprzód znajomość dziejów naszego odcinka bałtyckiego i przyniosą pożytek przyszłej syntezy.

Przechodzimy z kolei do grupy prac z dziejów Pomorza i Prus Książęcych. Tędy wiodły właśnie drogi do Bałtyku. Nic więc dziwnego, że autor nie pominął tych ziem, których posiadanie warunkowało dostęp do morza. Na zjeździe historyków w Wilnie w r. 1935 wygłosił referat, drukowany w streszczeniu pod tytułem *Prusy Królewskie wobec unii z Koroną* (stronice 6), w którym dał charakterystykę opozycji pruskiej przeciw unifikacyjnym dążnościom Polski w przededniu unii lubelskiej i analizował pobudki oporu ze szczególnym uwzględnieniem roli momentu narodowościowego. W rozprawie *Stanisław Kostka 1487—1555* (stronice 11) narysował sylwetkę tej osobistości, wojewody chełmińskiego i podskarbiego ziem pruskich, męża zaufania królów Zygmunta I i Zygmunta Augusta, członka rodziny, która zajmowała czołowe miejsce w życiu odzyskanego przez Polskę Pomorza. Autor sprostował błędne mniemanie historiografii obcej o niemieckim pochodzeniu tej rodziny, wykazując jej rdzenną polskość. Stanisław Kostka, twórca świetności rodu, pierwszy z niego senator, był w Prusiech strażnikiem intere-

sów Korony i przez swą działalność, a niemniej przez stosowne wychowanie liczne potomstwo utrzymał polskość tej ziemi. Na dworze ceniono w nim człowieka, u którego można było znaleźć pomoc i zrozumienie w aktualnej wówczas sprawie zacieśnienia więzi Prus z Koroną. Autor ustalił daty i kolejność jego żywota na podstawie rękopisów Bibliotek Czar-toryskich, Kórnickiej i Archiwów: Głównego w Warszawie, Biskupiego we Fromborku i Gdańskiego, zakończył zaś rzecz charakterystyką tej postaci. Stanisław Kostka był rodzicem Andrzeja, znanego z *Dworzanina Górnickiego* i Jana, trwale zapisanego w historii Pomorza, kandydata stronnictwa piastowskiego do korony królewskiej po ucieczce Walezego.

Do Pomorza i Prus Książęcych odnosi się ogłoszony z rękopisu Biblioteki Narodowej materiał *Marcin Kromer o lennie i hołdach pruskich* (stronice 15), nieznana puścizna Kromera, rozszerzająca wiadomości o zatargu Zygmunta Augusta z Gdańskiem w początkach rządów, o hołdzie złożonym królowi w r. 1549 przez Elbląg i Toruń, w następnym roku przez ks. Albrechta pruskiego. Na tę publikację składają się trzy pisma: dziennik poselstwa Kromera do Gdańska, Elbląga i Torunia od 16 I — 5 II 1549; tegoż *De feudo Prussiae explicatio*, tj. opinia prawnika o lennie i inwestyturze w warunkach wytworzonych przez zgon Zygmunta I i o zmianach w gronie Hohenzollernów po traktacie z r. 1525; wreszcie trzecie pismo *Homagii ratio*, ustalające ceremoniał hołdu księcia Albrechta i tekst przysięgi według zwyczaju i prawa feudalnego.

Wydobyty z rękopisów inny zabytek pt. *Ordynacja dla cechu traczy w Gdańsku w języku polskim* (stronice 7) jest świadectwem dominacji elementu polskiego w tym ważnym dla życia gospodarczego miasta zawodzie, co wyrażało się w użyciu jego mowy w najcenniejszym dokumencie organizacji.

Z kilku życiorysów, napisanych przez autora dla *Słownika biograficznego*, zasługuje na uwagę biografia ks. Albrechta pruskiego (stronice 5), sumująca wyniki literatury i własnych badań w Archiwum Królewskim. W osobnej rozprawie zatytułowanej *Polska a Prusy Książęce na schyłku rządów Albrechta* (stronice 45) przedstawił autor dzieje ingerencji polskiej w latach 1566—1567 w wewnętrzne stosunki lennego kraju, współpracę stanów pruskich z suwerenem i jej rezultaty. Udostępnione już drukiem przez A. Pawińskiego cenne źródła do tego okresu historii lenna, mianowicie diariusze komisji polskich, pomnożył autor wydatnie przez poszukiwania w działach rękopisów Bibliotek: Czar-toryskich, Kórnickiej, Jagiellońskiej i innych, nadto w Archiwum Biskupim we Fromborku, a w rezultacie wniknął w problem Prus Książęcych w tym czasie głębiej, niż to uczyniono w literaturze przed-

miotu. Rozszerzenie podstawy źródłowej ujawniło wielce czynną i poprzednio bliżej nie znaną rolę kardynała Hozjusza i Jana Kostki kasztelana gdańskiego w prowadzeniu i regulowaniu sprawy pruskiej. Jest to jedna zdobycz rozprawy. Geneza i przebieg pierwszej interwencji polskiej w Królewcu w kwietniu 1566, o której nie wiedziało się do tej pory nic konkretnego — to zdobycz druga. Dalszą zdobycz stanowią fakty ilustrujące stosunek stanów pruskich do Polski, ich zabiegi o ponowną pomoc suwerena i o namiestnika kraju. Autor ustalił i zanalizował przesłanki ówczesnej polityki pruskiej dworu polskiego, przedstawił przebieg oraz warunki pracy komisarzy polskich w Księstwie i wysnuł z całości konkluzję, że „bez zdobycia oręża i naruszenia układu krakowskiego nie tylko osiągnięto najważniejsze i istotne cele, zakreślone interwencją w Prusach, ale także uzależniono kraj silniej od Polski, aniżeli to zdarzyło się kiedykolwiek w przeszłości”. Dokonano zaś tego dzięki tradycyjnej metodzie w polityce, która wcześniej przywróciła Polsce Pomorze i złączyła z nią Litwę i Inflanty. Rozprawa przynosi ugruntowane faktami ujęcie stosunków polsko-pruskich, odbiegające od utartych w literaturze poglądów. Jeszcze raz zajął się autor Prusami w referacie wygłoszonym w Poznańskim Tow. Przyjaciół Nauk, drukowanym w streszczeniu *Z polemiki o lenno pruskie za Zygmunta III* (stronice 3), w którym omówił wydobyte przez siebie z rękopisów głosy opinii polskiej z czasów zabiegów Jana Zygmunta Hohenzollerna o inwestyturę.

Na pole zapasów Polski z państwem carów o dostęp do Bałtyku przez Inflanty wprowadza nas rozpr. *Z wyprawy radoszkowickiej na Moskwę w r. 1567—1568* (stronice 10), uzupełniająca stan naszej wiedzy o tym fakcie głównie przez zużytkowanie nie znanej badaczom relacji łożniczego królewskiego Łukasza Łęckiego, przechowywanej w Archiwum Biskupim we Fromborku. Walki z Moskwą o Inflanty i Bałtyk dotyczy także źródło opublikowane: *Hetman Florian Zebrzydowski o porządku żołnierskim* (stronice 11).

Problem utrwalenia i obrony dostępu do morza w obrębie Prus obojga i Inflant środkami dyplomacji i oręża przez zacieśnienie istniejących węzłów politycznych, jak w Prusach, albo tworzenie nowych, jak z Inflantami, albo nawet przez wojnę, jak z Moskwą i Szwecją — wypełnia w dorobku autora 107 stronice druku. I w tej grupie prac, blisko stojącej bałtyckiego cyklu, sięgał autor po nie zużytkowane jeszcze, przeważnie w rękopiśmiennej postaci zachowane źródła i ustalał rzeczywisty przebieg wydarzeń, szukając prawdy dziejowej w ich zmiennym nurcie. Uzupełnieniem powyższych prac, mieszczących się w granicach politycznej historii Polski, są związane z nimi pośrednio przyczynki autora z zakresu lite-

ratury politycznej. W artykule *Autorstwo „Zwierciadła Królewskiego”, traktatu z końca XVI wieku* (stronice 14), wykazał on niezbiecie, że pismo to wyszło z warsztatu literackiego Mikołaja Kossobudzkiego, a nie Jana Januszowskiego, jak to mylnie orzekł St. Kutrzeba we wstępie do wydania w Akademickiej Bibliotece Pisarzy Polskich. Tekst pierwotny był łaciński, dedykowany Batoremu pod tytułem *Oratio de ordinanda republica* i zaopatrzone w nazwisko Kossobudzkiego. Dochował się w rękopisie Biblioteki Czartoryskich. Januszowski przełożył traktat na język polski, zmienił tytuł na *Zwierciadło*, opuścił dedykację i dodał zakończenie. W literaturze tego typu, uprawianej i popularnej i u nas za przykładem Zachodu, przypadło temu traktatowi szczególne miejsce, gdyż stawia jako ideał panującego nie obcy wzór, ale domowy — Zygmunta Augusta i, opisując obszerniej metodę jego rządzenia, ciekawie ujmując jego stosunek do tzw. egzekucji dóbr, inaczej zgoła, niż to ustalono w literaturze naukowej. W publikacji *Dwa pisma z okresu walki o egzekucję* (stronice 20) ogłosił autor z rękopisów Biblioteki Kórnickiej i Ossolińskich zabytki literatury politycznej, wywodzące się genetycznie z wielkiego ruchu w epoce Zygmunta Augusta pod hasłem naprawy państwa. Wspomniane pisma powstały w przełomowym momencie walki o egzekucję praw i dochowały się jako anonimy. Autor dotarł do ich twórców w osobach kasztelana Andrzeja Bzickiego i Jana Dymitra Solikowskiego. Andrzej Bzicki rozwinął w swej rzeczy program reform w Rzeczypospolitej, przede wszystkim skarbowych, z pociągnięciem do świadczeń Gdańska, przewidując nadto założenie portu w Tczewie; Solikowski wyprowadził na scenę lamentującą Rzeczpospolitą w otoczeniu Gubernatora, tj. Króla, Religii, Cnoty, Egzekucji i innych postaci symbolicznych, którym każe toczyć dialog o aktualnych bolączkach państwa. Jest to zapewne najwcześniejszy występ polityczny Solikowskiego, ruchliwego później i zdolnego publicysty, którego pióro walnie przyczyniło się do wyniesienia na tron Henryka Walezego. Do tejże grupy naukowych artykułów zaliczymy jeszcze ustalenie autorstwa wiersza politycznego z czasów rokoszu za Zygmunta III *Niemasz króla, jest*. Napisał go Jan Żabczyc, znany w literaturze XVII w. z innych utworów.

Osobną kartę stanowi w dorobku autora kilka artykułów z dziedziny ruchu religijnego w Polsce XVI wieku. W artykule *Dwóch czy jeden Sarnicki* (stronice 6) rozstrzygnął on stanowczo sporną kwestię na temat tego pisarza i działacza wykazując, że ten przywódca zboru większego w okresie najżywszego nasilenia reformacji a późniejszy historyk i wydawca zbioru praw — to jedna i ta sama osobistość. W dwóch artykułach *Walka o interim na sejmie roku 1556—*

1557 (stronic 11) i *Sprawa wygnania arian w r. 1556* (stronic 8) przedstawił mniej znane fakty z dziejów zmagania zwolenników reformacji na terenie parlamentarnym o zabezpieczenie wolności wyznaniowej. Oba artykuły czerpią podstawę głównie z nie wyzyskanych lub zgola nie znanych źródeł rękopiśmiennych.

Artykuł Grzegorz Orszak, *pierwszy postyllograf polski* (stronic 19) jest rewizją dotychczasowych ustaleń w zakresie początków ważnej dla rozwoju reformacji gałęzi literatury w języku polskim i przynosi nowe wyniki, których trwałość zapewnia konkretny materiał w postaci nie znanego fragmentu druku postylli. Jednym z wyników badania było usunięcie z grona postyllografów Jana Seklucjana, z którego nazwiskiem łączono dotąd początki tej literatury w Polsce. W rzeczywistości Seklucjan wydał tylko cudzą pracę — owego Orszaka, rektora szkoły różnowierczej w Pińczowie i tłumacza Biblii na język polski. Orszak to ugotował drogę, na którą rychło mieli wkroczyć inni za tym przykładem, najwcześniej Trepka i Rej. Według kompetentnej oceny prof. Kota wspomniana praca może służyć za wzór pod względem metodycznym.

Walką katolicyzmu z ruchem różnowierczym w Polsce zajął się autor w dwóch artykułach: *Marcin Kromer w obronie kościoła* (stronic 16) i *Hieronim Baliński, nieznaną polemista katolicki ze schyłku XV wieku* (stronic 11). Ostatni artykuł opiera się w całości na materiale rękopiśmiennym.

Na polu wydawniczym, nie obcym autorowi, zasługują na wyróżnienie: *Diariusz zjazdu w Kole za pierwszego bezkrólewia* (stronic 7), a zwłaszcza opublikowany tuż przed wybuchem wojny *Diariusz sejmiku walnego warszawskiego z roku 1556—1557*, Poznań 1939, stronic 170. Publikację tego diariusza, opartą na dwóch rękopisach przechowywanych w Bibliotekach: Narodowej i Kórnickiej, poprzedził wydawca wstępem, w którym objaśnił zawartość, podstawę źródła i zastosowaną metodę wydawniczą. Oprócz diariusza ogłosił wydawca uchwały i reces sejmiku z materiałów Archiwum Głównego w Warszawie i Biblioteki Krasieńskich. Autorstwo diariusza przyznał Hieronimowi Ossolińskiemu, jednemu z przywódców stronnictwa reformy państwa i wytrawnemu parlamentarzysty. Sam diariusz jest niezastąpionym i głównym źródłem do dziejów sejmiku 1556—1557 r. Rzecz opublikowana starannie i według najlepszych wzorów. We

wszystkich tekstach zachowano pieczołowicie właściwą im fonetyczną i morfologiczną szatę staropolszczyzny. Podkreślamy tę ostatnią właściwość publikacji, gdyż pod tym względem nie grzeszą historycywydawcy ścisłością i wiernością w obrębie tekstów staropolskich.

Autor nie uchylał się od pracy recenzenta. Niektóre z recenzji tworzą właściwie przyczynki samodzielne do omawiania krytycznie tematów: autor prostuje błędy, ale i rozwija rzecz i uzupełnia nowym materiałem. Odnosi się to w szczególności do recenzji prac: W. Dobrowolskiej o Zbaraskich (stronic 6), A. Dembińskiej o egzekucji (stronic 11), K. Lepszego o oblężeniu Krakowa przez Maksymiliana (stronic 5) oraz wydawnictwa *Diariusz walnej rady z r. 1710* przez R. Mienickiego (stronic 7).

W związku z zawodem autora (bibliotekarstwem) pozostają badania poświęcone bibliotekarstwu, bibliografii i drukarstwu. W rozprawie *Biblioteka Kórnicka* (stronic 30) skreślił autor dzieje tego zbioru i charakterystykę zasobów; w rozprawie *Tytus Działyński* (stronic 38) dał biografię twórcy Biblioteki Kórnickiej. W artykule *Refleksje bibliograficzne* (stronic 4) zarysował projekt udoskonalenia i przyspieszenia rejestracji druków staropolskich. Z zasobów druków Biblioteki Kórnickiej wydobył autor kilka nie znanych zabytków literatury staropolskiej (B. Paprocki, Jan Daniecki, Jan Zabczyc). W artykule *Jan Patruus i Melchior Nering* (stronic 13), mamy przyczynek do dziejów książki w Poznaniu w XVI wieku, ogłoszony z rękopisów Archiwum Bisk. Fromborka. Podobny charakter nosi artykuł *W oficynie architypografa. Rzecz o kłopotach Januszowskiego, wydawcy wieszca z Czarnolasu* (stronic 6). Śledzenie życia politycznego dawnej Rzeczypospolitej skierowało autora ku badaniu światopoglądu politycznego przodowników życia kulturalnego. Na zjeździe naukowym w Krakowie w r. 1930 wygłosił referat *Jan Kochanowski wobec zagadnień politycznych swej epoki* (stronic 21). Pomijamy tu pomniejsze przyczynki z zakresu historii literatury złotego wieku, dotyczące Mikołaja Reja, Łukasza Górnickiego, Szymona Szymonowica itp., użyteczne, ale dorywcze, niby głosy na marginesie głównego nurtu zainteresowań bałtyckich i pomorskopruskich.

Dr. Janusz Zdzienicka

AUTHOR'S REPORT

ON OWN SCIENTIFIC TRANSACTIONS

The Authomonography by Stanisław Bodniak was written in 1942. It constituted an important document, providing a detached view of Author's own scientific contributions. It was also a paper motivating the donation of *veniae legendi* to Author. It covers 52 studies written and published within 1924—1939 in the chronological order of their appearance.

In this review St. Bodniak distinguishes 16 studies pertaining to Poland's ties with the Baltic in the 16th and first half of the 17th centuries (292 pages), a group of papers referring to the history of Pomerania and of the Duchy of Prussia (104 pages) — and the most numerous group of publications falling within the division of Poland's political history. Within this group

fall the contributions to political literature, materials on the religious movements in Poland of the 16th century, the literature of the Age of Reformation, libraries, bibliography, history of printing and printing techniques and the reviews and literary criticism.

Of particular importance for the researches in the history of nautological ideas in Poland are the studies constituting the cycle of *dominium maris Baltici*, and those referring to the vast concept of the Przymorze — the Seaside Regions, which certainly are the track toward the wide salt waters, connecting Poland to the whole of the world.

Krystyna Wilkoszewska

АВТОБИОГРАФИЯ

Автоотчёт Станислава Бодняка возник в 1942 году. Был он важным документом, изображающим объективный обзор собственного научного достижения. Стал основой подтверждающей присуждение автору *venie legendi*. Хронологически охватывает 52 работы, написанные в 1924—1939 годах.

В этом обозрении он выделил 16 работ относящихся к связям Польши с Балтийским морем в 16 веке и первой половины 17 века (объём 292 страницы), группу 9 работ об истории Поморья и Прусского Княжества (объём 107 страниц) и самую мно-

гочисленную группу работ вмещающихся в пределах политической истории Польши. В этих книгах находится приложение к вопросу политической литературы, религиозного движения в Польше в 16 веке, реформаторской литературы, библиотечных дел, библиографии, типографии, рецензии.

Особенно ценными для исторических исследований являются работы о судоходстве в Польше образующие цикл *доминиум марис*, а также всё победежье которое должно служить для связей Польши с другими странами.

Bronisława Walczowska

BIBLIOGRAFIA PRAC ERYKA K. S. SOPOCKI

I. PUBLIKACJE OGŁOSZONE ZA GRANICĄ

a. Książki, artykuły i reportaże dokumentarne

1. Storpedowanie „Rio de Janeiro”. Fragment pamiętnika „Na podwodnym patrolu” [podtytuł od redakcji] odznaczonego II nagrodą na konkursie „Wiadomości Polskich”, „Wiadomości Polskie” (Londyn) 1942, nr 15 (109).
2. Kąrownik „Pluton” wylatuje w powietrze, ib., 1942, nr 24 (118), il. 1. Toż w jęz. ang. Cfr poz. 15.
3. Cień „Gneisenau’a”, ib., 1942, nr 28 (122), s. 1., il. 3.
4. Zatopienie „Bismarcka”, ib., 1942, nr 35 (129), s. 3, il. 4.
5. „Orzel’s Patrol”. The Story of the Polish Submarine by Eryk K. S. S., Sub-Lieutenant, Polish Navy. London 1942, ss. XI + 146 + 1 nlb. + il. 8 na wkładkach.
6. 'Gentlemen, the „Bismarck” has been sunk’ by Eryk K. S. S., Sub-Lieutenant, Polish Navy, with a Foreword by Admiral Sir Martin E. Dunbar-Nasmith, V.C., K.C.B. London 1942, ss. IX + 93 + 1 nlb. + il. 7 na wkładkach.
7. „Orzeł” patrullerar, [w pracy zbiorowej:] Det k mpande Polen. Stockholm 1942. Toż w jęz. niem. Cfr poz. 16.
8. Okręt, który nieśmiertelną s aw  okry  polsk  bander . Epopea O.R.P. „Orzeł”, „Dziennik  olnierza” (Londyn) 1943, nr 135, s. 2. Toż samo z drobnymi poprawkami cfr poz. 9.
9. O.R.P. Orzeł. O.R.P. Orzeł, „Polska na morzach”, „Poland on the Seas” (Londyn)¹, 1943, z. 4 (nr 11), s. 20—24, il. 1.
10. Powrót. Return, ib., 1943, z. 5 (nr 12), s. 4—8, il. 3.
11. I to by  początek. And that was how it started, ib., 1943, z. 7 (nr 13), s. 17—22, il. 3.
12. Ironia losu. The irony of fate, ib., 1944, z. 1 (nr 14), s. 7—11, il. 1 [Eryk Sopoćko].

13. Uzbrojony k rownik pomocniczy, „Polska Walcząca —  olnierz Polski na Obczyźnie” (Londyn) 1944, nr 12. Toż w jęz. ang. Cfr poz. 18.

14. Journey’s end, „Polska na morzach” 1944, z. 9/10 (nr 21/22), s. 25—27.

15. How the French cruiser „Pluton” blew up, ib., 1944, z. 5 (nr 18), s. 10—11; cfr poz. 2.

16. „Orzeł” patrouilliert, [w:] Das K mpfende Polen. Zürich 1944; cfr poz. 7.

17. Mitka of the „Orkan”, „Polska na morzach” 1945, z. 2 (nr 24), s. 8—9, il. 2.

18. The armed auxiliary cruiser, ib., 1945, z. 5 (nr 27), s. 11—13; cfr poz. 13.

19. Raid, ib., 1946, z. 1/2 (nr 29), s. 14—15.

20. Convoy. Three deys in Africa, ib., 1946, z. 3/4 (nr 30), s. 17—19.

b. Utwory literackie

(sztuka sceniczna, nowele, opowiadania)

21. 3rd of May [sztuka sceniczna napisana w 1942 (?) roku].
22. The white-red flag, „Polska na morzach”, 1944, z. 6/7 (nr 19), s. 13—14.
23. Escape, ib., 1944, z. 4 (nr 17), s. 4—5.
24. U—, ib., 1944, z. 8 (nr 20), s. 9—11.
25. The old trawler, ib., 1945, z. 1 (nr 23), s. 12—13.

II. PRZEDRUKI W POLSCE

1. Uzbrojony k rownik pomocniczy, „Gazeta Morska”, (Gdynia) 1945, nr 106, s. 3 — nr 107, s. 3.

2. Krótkie cytaty z dokumentarnych publikacji Sopoćki przytoczy m w mych ksi zkach *Wielkie dni małej floty* (Poznań, 6 wyda ), *Dzieje ORP „Orzeł”* (Gdynia 1961. Wyd. II, 1966), *Pod obcymi banderami* (Poznań 1963).

¹ Dalej w sk r cie: „Polska na morzach”.

3. Storpedowanie „Rio de Janeiro”. Fragment napisanego w 1941 r. i nagrodzonego pamiątki „Na podwodnym patrolu”. Do druku podał, wstępem poprzedził i przypisami opatrzył Jerzy Pertek, „Żołnierz Polski”, 1963, nr 25, s. 5, 16, 17, il. 3.

4. Ironia losu, ib., nr 33, s. 16.

5. Symfonia bitwy [fragment poz. 4], „Morze”, 1965, nr 2, s. 16—17.

Jerzy Pertek ● Poznań

BIBLIOGRAFIA

POLSKIEGO MUZEALNICTWA MORSKIEGO

CZĘŚĆ I. 1926 — 1965

1926—1938

1. WYSTWA „Koła Marynistów Polskich”, „Morze” 1926, nr 2, s. 13.

2. WYSTAWA „Nasze Morza i Rzeki”, „Morze” 1926, nr 8, s. 12.

3. ORŁOWICZ MIECZYSLAW: Plan rozwoju polskiego wybrzeża morskiego (dotyczy m.in. koncepcji powstania muzeum morskiego). Nakładem Ministerstwa Robót Publicznych, Warszawa 1928, ss. 151.

4. WYSTAWA morska w Warszawie, „Morze” 1931, nr 5, s. 10.

5. MUZEUM Morskie (galeria obrazów), „Biuletyn Propagandy i Informacji Morskich i Muzeum Morskiego Stanisława hr. Ledóchowskiego”, Warszawa 1937, nr 2, s. 3—13, ilustr.

6. WYSTAWA Morska (katalog obrazów), „Przewodnik” 120, luty 1937, Towarzystwo Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie, ss. 19, rys.

7. MUZEUM Morskie, „Biuletyn Propagandy i Informacji Morskich i Muzeum Morskiego Stanisława hr. Ledóchowskiego”, Warszawa 1938, nr 3, s. 4—5, ilustr.

8. WYSTAWA Morska (katalog obrazów), wrzesień—październik 1938, Towarzystwo Przyjaciół Sztuk Pięknych w Krakowie, ss. 19, rys.

1946—1948

9. ANTONOWICZ W.: O Muzeum Morza i Pomorza Polskiego, „Przegląd Zachodni” 1946, z. 9, s. 776—779.

10. E. S.: Z sali marynarki w Muzeum Wojska Polskiego, „Stolica” 1947, nr 24, s. 12.

11. JEDYNE w Polsce muzeum morskie w Szczecinie, „Szczecin” 1947, nr 45—46, s. 203.

12. TELEGA STANISŁAW: Odwiedziny w muzeum miejskim w Szczecinie, „Odra” 1947, nr 51—52, s. 2.

13. BOROWIK JÓZEF: Cztery typy muzeów morskich. Muzea oceanograficzne, historyczne, kolonialne i komunikacyjne, „Tygodnik Wybrzeża” 1948, nr 34, s. 4.

14. BOROWIK JÓZEF: Muzeum Morskie w Szczecinie, „Jantar” 1948, z. 3/4, s. 216.

15. KAPAON ALEKSANDER: Organizacja Muzeum Morskiego w Szczecinie, „Szczecin” 1948, nr 7, s. 4—7.

16. KAPAON ALEKSANDER: Wstępna wystawa zbiorów Muzeum Morskiego w Szczecinie, „Szczecin” 1948, nr 25—26, s. 9.

17. PRÜFFEROWA-ZNAMIEROWSKA MARIA: Dział etnograficzny Muzeum Morskiego w Szczecinie, „Jantar” 1948, z. 3—4, s. 275—277.

1952—1954

18. BOHDANOWICZ WITOLD: Mrynistyka w Muzeum Szczecińskim, „Życie i Kultura” 1952, nr 27, s. 2.

19. MARCINIAK JÓZEF: Sprawozdanie z działalności Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie w latach 1945—1950 (dotyczy również działu morskiego), „Archeologia” 1953, s. 148—149.

20. KOZIARSKI JERZY: Z wędrówek po Muzeum Ludowej Marynarki Wojennej. Cz. I — „Na Straży Wybrzeża” 1954, nr 291; — cz. II, ib., nr 294; — cz. III, ib., 1955, nr 5; — cz. IV, ib., nr 12.

1955

21. GREKOWICZ MICHALINA: Morze w gablotkach muzealnych (Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie), „Tygodnik Powszechny” 1955, nr 34, s. 10, ilustr.

22. MEŻ.[NICKI] W.[ITOLD]: W rocznicę bitwy oliwskiej wystawa w Muzeum Marynarki Wojennej, „Dziennik Bałtycki” 1955, nr 295, ilustr.

23. SMOLAREK PRZEMYSŁAW: Inwentaryzacja źródeł do dziejów techniki szkatuńczej Słowian pomorskich (dotyczy działu morskiego Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie), „Materiały Zachodnio-Pomorskie”, t. 1. Muzeum Pomorza Zachodniego. Szczecin 1955, s. 91—108, ilustr., rys.

24. SMOLAREK PRZEMYSŁAW: Starsza niż państwo Bolesławowe (dotyczy łodzi znajdującej się w zbiorach Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie), „Głos Szczeciński” 1955, nr 6/7.

25. STÓŁ Oliwski (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni), „Dziennik Bałtycki” 1955, nr 46, s. 5, ilustr.

26. ŻAGŁOWIEC „Mars” z XVII w. (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Dziennik Bałtycki” 1955, nr 295, s. 8, ilustr.

1956

27. APEL Muzeum Marynarki Wojennej, „Dziennik Bałtycki” 1956, nr 288, s. 7.

28. K.D.: Tą sprawą warto się zająć (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Żołnierz Wolności” 1956, nr 3, s. 3.

29. Z. L.: Nowa Wystawa w Muzeum Marynarki Wojennej, „Głos Wybrzeża” 1956, nr 17, s. 4.

1957

30. BORYSIEWICZ TADEUSZ: Zapomniany sport (dotyczy m.in. Muzeum Marynarki Wojennej), „Dziennik Bałtycki” 1957, nr 91, s. 4.

31. B. W. S.: Dwie wystawy o wrześniu (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Głos Wybrzeża” 1957, nr 216, s. 3.

32. FILIPOWIAK WŁADYSŁAW: Działalność Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie w 1957 r. (dotyczy również działu morskiego), „Materiały Zachodnio-Pomorskie”, t. III. Muzeum Pomorza Zachodniego. Szczecin 1957, s. 349—358, ilustr.

33. GERLACH ALICJA i KNIE HENRYK: Nowożytnie kotwice w zbiorach Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, „Materiały Zachodnio-Pomorskie”, t. III. Muzeum Pomorza Zachodniego, Szczecin 1957, s. 265—276, ilustr., rys.

34. JORDAN FELIKS: Reaktywizacja Muzeum Morskiego (w Szczecinie), „Dziennik Bałtycki” 1957, nr 160, s. 8.

35. KOZ.[IARSKI JERZY]: Nowe eksponaty w Muzeum Marynarki Wojennej, „Bandera” 1957, nr 31, ilustr.

36. KOSYCARZ LUDMIŁA: O Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni — minorowo, „Głos Wybrzeża” 1957, nr 117, s. 3, ilustr.

37. KOZIARSKI JERZY: O pełną prawdę historyczną (z wizytą w Muzeum Marynarki Wojennej), „Na Straży Wybrzeża” 1957, nr 11.

38. MUZEUM Marynarki Wojennej szuka... siedziby, „Dziennik Bałtycki” 1957, nr 11, s. 7—8, ilustr.

39. MUZEUM Marynarki Wojennej znów czynne, „Dziennik Bałtycki” 1957, nr 192, s. 3.

40. O MUZEA morskie, „Dziennik Bałtycki” 1957, nr 23, s. 3.

41. SICIŃSKI A.: XV-wieczne działa w Gdyni (w Muzeum Marynarki Wojennej), „Dziennik Bałtycki” 1957, nr 202, s. 1, ilustr.

42. SPRAWA Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni wymaga szybkiego rozpatrzenia, „Żołnierz Wolności” 1957, nr 91.

43. ZET.: Wystawy, które trzeba obejrzeć gdyż stanowią widomy dowód żywej pamięci o bohaterach z września 1939 r. (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Dziennik Bałtycki” 1957, nr 210, s. 3.

1958

44. DRAPELLA ZOFIA: Towarzystwo przyjaciół muzeów morskich, „Biuletyn Nautologiczny” 1958, nr 9—10, s. 20—23.

45. FILIPOWIAK WŁADYSŁAW: Dziesięć lat działalności Muzeum Pomorza Zachodniego (dotyczy również działu morskiego), „Materiały Zachodnio-Pomorskie” t. IV, Muzeum Pomorza Zachodniego. Szczecin 1958, s. 505—509.

BIULETYN

Biuro Propagandy i Informacji
Morskich i Muzeum Morskiego
Stanisława hr. Ledóchowskiego
Warszawa, ul. Przemysłowa Nr. 32

Rok I/1937

Nr 2

BULLETIN



du Bureau de Propagande et des
Inform. Maritimes et du Musée Maritime
C-te Stanislas Ledóchowski
Varsovie, 32, rue Przemysłowa

46. FILIPOWIAK WŁADYSŁAW: Sprawozdanie z działalności Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie za rok 1958 (dotyczy również działu morskiego), „Materiały Zachodnio-Pomorskie”, t. IV. Muzeum Pomorza Zachodniego. Szczecin 1958, s. 509—515, ilustr.

47. GRABECKI STANISŁAW: „O wojsku morskim jako jest wielce potrzebne...” (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Głos Szczeciński” 23 VI 1958, ilustr.

48. PIOTEREK EDMUND, PERTEK JERZY: Pamiętek wielkich dni ciąg dalszy (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Tygodnik Zachodni” 1958, nr 39.

49. SMOLAREK PRZEMYSŁAW: Koncepcja i wystawy działu morskiego szczecińskiego Muzeum Pomorza Zachodniego, „Muzealnictwo” 1958, nr 7—8, s. 29—40, ilustr.

1959

50. FILIPOWIAK WŁADYSŁAW: Muzealnictwo Zachodnio-Pomorskie w okresie tysiąclecia (dotyczy m.in. działu morskiego), „Materiały Zachodnio-Pomorskie” 1959, z. 11—12, s. 105—115.

51. ZALESKI LECH, ŁABĘDŹ TADEUSZ: Muzeum i Akwarium Morskie w Gdyni, „Technika i Gospodarka Morska” 1959, nr 6, s. 187—189, ilustr.

1960

52. (JAM.): Powstał społeczny komitet przyjaciół okrętu-muzeum „Burza”. „Bandera” 1960, nr 24, s. 1.

53. OKRĘT „Burza” pływające muzeum — pod opieką społecznego komitetu, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1960, nr 31, s. 50.

54. OKRĘT-MUZEUM, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1960, nr 32, s. 45—46.

55. ŚLUBOWSKI WIESŁAW: Zwiedzamy Gdynię (dotyczy m.in. Muzeum Marynarki Wojennej), „Jantarowe Szlaki” 11 XI 1960.

56. ŚWIECICKI WIT BOLESŁAW: Kiedyś i dzisiaj nad Bałtykiem (o Muzeum Morskim w Gdańsku), „Horyzont” 1960, nr 12, s. 52—53.

57. WYDOBYTO łódź z jeziora Lednickiego (dotyczy łodzi z X w.), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1960, nr 32, s. 3.

1961

58. KOWALSKI TADEUSZ: Architektura wnętrz okrętowych w salach Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, „Szczecin” 1961, nr 9—10.

59. KUSZEWSKI JÓZEF: Nowe nabytki Muzeum Morskiego w Gdańsku, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1961, nr 38, s. 21.

60. MUZEUM Rybackie w Gdyni, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1961, nr 37, s. 59.

61. NABYTE Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1961, nr 37, s. 27.

62. OŚRODEK muzealny w latarni na Rozewiu, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1961, nr 37, s. 58.

63. WYSTAWA architektury zdjęć statków (dotyczy Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1961, nr 35, s. 26.

1962

64. KOPEĆ JAN: W Muzeum Marynarki Wojennej, „Wieczór Wybrzeża” 1962, nr 256, s. 3.

65. (BWS.): Muzeum Morskie już w Starym Żurawiu, „Głos Wybrzeża” 1962, nr 84, s. 4, ilustr.

66. NIEKRASZ LECH: Co trzeci obywatel odwiedza muzea (dotyczy m.in. Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Głos Wybrzeża” 1962, nr 58, s. 3.

67. FILIPOWIAK WŁADYSŁAW, FENRYCH WIKTOR: Sprawozdanie z rozpoznawczej ekspedycji Muzeum Pomorza Zachodniego do Afryki Zachodniej, „Materiały Zachodnio-Pomorskie” 1962, t. 8, s. 423—442, ilustr., rys., mapa.

68. KABAT HENRYK: Muzeum w Gdańskim Żurawiu (dotyczy Muzeum Morskiego), „Morze” 1962, nr 8, ilustr.

69. KUSZEWSKI JÓZEF: Ciekawy model żaglowca z XVIII wieku w zbiorach Muzeum Morskiego w Gdańsku, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1962, nr 39, s. 26.

70. (I.): Muzeum Marynarki Wojennej apeluje o dokumenty i książki, „Dziennik Bałtycki” 1962, nr 25, s. 3.

71. MUZEUM Marynarki Wojennej w nowej szacie, „Głos Wybrzeża” 1962, nr 260, s. 4.

72. SIEKIERZYŃSKI JANUSZ: Łódź starosłowańska (dotyczy ekspozycji Muzeum Marynarki Wojennej), „Bandera” 1962, nr 42, ilustr.

73. SIEKIERZYŃSKI JANUSZ: „Święty Jerzy” — okręt flagowy admirała Dickmanna (dotyczy ekspozycji Muzeum Marynarki Wojennej), „Bandera” 1962, nr 50, ilustr.

74. STAN obecny i perspektywy rozwojowe muzealnictwa na terenie województwa gdańskiego (dotyczy m.in. spraw muzeów morskich), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1962, nr 41, s. 53—54.

75. SZMIDT STANISŁAW, WÓJCIK MIECZYSLAW: O perspektywach rozwoju Gdańska i Gdyni (dotyczy m.in. założeń budowy Muzeum Marynarki Wojennej), „Bandera” 1962, nr 13.

76. WYSTAWA „Polska na morzu” (dotyczy Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1962, nr 42, s. 13.

1963

77. 10 LAT Muzeum Marynarki Wojennej, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 140, s. 3.

78. F. W.: W Gdyni przy Bulwarze Szwedzkim (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Głos Wybrzeża” 1963, nr 259, s. 4, 5, ilustr.

79. FILIPOWIAK WŁADYSŁAW: Problematyka morska w działalności Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, „Materiały Zachodnio-Pomorskie”, 1963, t. IX, s. 125—136.
 80. HASKA K[AZIMIERZ]: Konserwacja zabytkowych kotwic żelaznych ze zbiorów Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, „Materiały Zachodnio-Pomorskie” 1963, t. IX, s. 447.
 81. (IT.): Ryciny morskie Reiniera Noomsa (w Muzeum Pomorskim w Gdańsku), „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 152, s. 3, rys.
 82. DAWNE żaglowce (publikacja dyrektora Muzeum Morskiego w Gdańsku dra Przemysława Smolarka), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1963, nr 48, s. 9—10.
 83. JORDAN FELIKS: Kronika Kulturalna (kwiecień-czerwiec 1963 r.; wystawa w Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie pt. „Kultura Afryki Zachodniej”), „Przegląd Zachodnio-Pomorski” 1963, z. 3, s. 138.
 84. KOPEĆ JAN: To już muzealne zabytki (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 207, s. 3, ilustr.
 85. KRZYŃÓWEK CZESŁAW: Muzeum Marynarki Wojennej, „Przegląd Morski” 1963, nr 1, s. 59—67, ilustr.
 86. KUSZEWSKI JÓZEF: Muzeum Morskie w Gdańsku, „Gdańskie Zeszyty Humanistyczne” 1963, nr 11, s. 178—180.
 87. KUSZEWSKI JÓZEF: Pierwsza wystawa w Muzeum Morskim w Gdańsku, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1963, nr 46, s. 13—14.
 88. KUSZEWSKI JÓZEF: Wystawa pt. Historia latarnictwa morskiego w latarni morskiej w Rozewiu (dotyczy wystawy zorganizowanej przez Muzeum Morskie w Gdańsku), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1963, nr 46, s. 14—15.
 89. MŁODZIEŻ zwiedza Muzeum Marynarki, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 236, s. 4.
 90. NIEŻYWIŃSKI W.: Kule armatnie z Cypru (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Trybuna Ludu” 1963, nr 28, s. 4, ilustr.
 91. PIĘKNY dar Biura Konstrukcji Okrętowych dla Muzeum Morskiego w Gdańsku, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1963, nr 49, s. 15.
 92. RUSAK JAROSŁAW: 10 lat Muzeum Marynarki Wojennej, „Tygodnik Morski” 1963, nr 26, s. 3, ilustr.
 93. RUSAK JAROSŁAW: Pożyteczna inicjatywa Muzeum Marynarki Wojennej, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 252, s. 4.
 94. SMOLAREK PRZEMYSŁAW: Zabytki sztuki skandynawskiego. »Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku« t. 1. Gdańsk 1963, ss. 166, ilustr.
 95. URZĄDZENIA i mechanizmy statków morskich (dotyczy wystawy zorganizowanej przez Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1963, nr 48, s. 21.
 96. WYSTAWA „Kultura Afryki Zachodniej w Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie”, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1963, nr 48, s. 22—23.
 97. WYSTAWA marynistyczna w Muzeum Pomorskim, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1963, nr 48, s. 21—22.
 98. WYSTAWA marynistyczna w Muzeum Pomorskim, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 148, s. 6.
 99. ZBIERSKA ELEONORA: Biblioteka morska MON (Biblioteka Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Litera” 1963, nr 11, s. 21, ilustr.
 100. ZBIERSKA ELEONORA: Biblioteka Muzeum Morskiego w Gdańsku, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1963, nr 46, s. 54.
- 1964
101. B. N. TECH.: Podwodna archeologia, „Głos Szczeciński” 1964, nr 230.
 102. BRZOSTOWSKI STANISŁAW: Muzeum rybactwa w Helu, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1964, nr 54, s. 109—111.
 103. CENNE znalezisko w Szczecinie (dotyczy odkrycia starosłowiańskiej łodzi, która znaleźć się ma w Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1964, nr 54, s. 3.
 104. DANIELAK WIESŁAW: Muzeum na kotwicy (dotyczy OM „Burza”), „Światowid” 1964, nr 41, s. 8—9, ilustr.
 105. FLISAKOWSKI ZBIGNIEW: Przeszłość, która uczy (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Żołnierz Polski” 1964, nr 27.
 106. (W—T.) ŚWIECICKI WIT BOLESŁAW: Milionowy bilet wstępu na pokład okrętu-muzeum „Burza”, „Głos Wybrzeża” 1964, nr 159, s. 4.
 107. FREKWENCJA zwiedzających Muzea Morskie w Gdańsku oraz muzeum latarnictwa morskiego w Rozewiu, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1964, nr 51/52, s. 64.
 108. JOACHIMCZAK J.: Okręt-Muzeum „Burza” przed letnim sezonem, „Żołnierz Wolności” 1964, nr 102.
 109. (JOT.): „Burza” zakończyła sezon („Milionerka na zimowych leżach”), „Głos Wybrzeża” 1964, nr 261, s. 4.
 110. (JOT.): „Burza” u progu sezonu, „Bandera” 1964, nr 18, s. 3, ilustr.
 111. (J. S.): „Burza” (dotyczy OM „Burza”), „Żołnierz Polski” 1964, nr 43.
 112. (DES.): Kombatanci na „Burzy”, „Bandera” 1964, nr 40, s. 8, ilustr.

113. KOZ[IARSKI JERZY]: Okręt-Muzeum „Burza” — wydawnictwo bardzo potrzebne, „Bandera” 1964, nr 40, s. 13.

114. KOSIARZ EDMUND, WITKOWSKI RAFAŁ: „Burza”, okręt-muzeum. Przewodnik (rysunek: Janusz Łabędzki), Gdynia 1964, Muzeum Marynarki Wojennej, ss. 69, ilustr.

115. KRZYNÓWEK CZESŁAW: Muzeum Marynarki Wojennej, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1964, nr 56, s. 121—130.

116. KUJAWA BOLESŁAW: Szczególnie rzadki okaz ryby głębinowej w zbiorach Muzeum Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, „Przegląd Zoologiczny” 1964, z. 3, s. 301—303, ilustr., rys.

117. KUSZEWSKI JÓZEF: Muzeum Morskie w Gdańsku, „Gdańskie Zeszyty Humanistyczne” 1964, nr 11, s. 178—180.

118. KUSZEWSKI JÓZEF: Przegląd modelarstwa w Polsce (wystawa w Muzeum Morskim w Gdańsku), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1964, nr 56, s. 20.

119. (L. M.): Już drugi milion zwiedzających „Burzę”, „Trybuna Ludu” 1964, nr 191, s. 3.

120. M. K.: Pletwonurkowie przeszukują dno zatoki gdańskiej, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 216, s. 3.

121. NA POKŁADZIE okrętu-muzeum „Burza” spotkanie młodzieży z uczestnikami II wojny światowej, „Głos Wybrzeża” 1964, nr 225, s. 2, ilustr.

122. NARADA muzealna w Gdańsku (dotyczy muzealnictwa morskiego), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1964, nr 54, s. 66.

123. NIEKRASZ LECH: Naukowy start Muzeum Morskiego, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 10, s. 4.

124. NIEWIĘŻYŃSKI W.: Perły XVIII-wiecznego modelarstwa z Dworu Artusa (dotyczy Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 234, s. 4, ilustr.

125. NOWE nabytki Muzeum Morskiego w Gdańsku, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1964, nr 56, s. 37—38.

126. PERTEK JERZY: Oczy zwrócone na morze (pierwszy milion zwiedzających na OM „Burza”), „Gazeta Poznańska” 1964, nr 247.

127. PERTEK JERZY: Piękny dzień na „Burzy”, „Głos Szczeciński” 1964, nr 5.

128. PERTEK JERZY: Zasłużony okręt (dotyczy OM „Burza”), „Kurier Szczeciński” 1964, nr 90.

129. PIERWSZE wydawnictwo Muzeum Morskiego w Gdańsku, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1964, nr 51/52, s. 12.

130. RUSAK JAROSŁAW: Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni zaprasza, „Bandera” 1964, nr 49, s. 16, ilustr.

131. RUSAK JAROSŁAW: Od XVIII-wiecznej łodzi podwodnej do rakiety „Polaris” (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Głos Wybrzeża” 1964, nr 285, s. 4.

132. RUSAK JAROSŁAW: Udana wycieczka do Malborka pracowników Muzeum Marynarki Wojennej, „Bandera” 27 IX 1964, s. 4, ilustr.

133. (S. O.): Przewodnik po okręcie-muzeum, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1964, nr 56, s. 10.

134. SPOTKANIE na okręcie (dotyczy OM „Burza”), „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 247, s. 4.

135. SPOTKANIE z żołnierzem brygady pancernej im. Bohaterów Westerplatte (spotkanie zorganizowane przez Muzeum Marynarki Wojennej), „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 75, s. 8.

136. (STAN.): Okręty pomniki, „Dziennik Ludowy” 1964, nr 28.

137. ŚWIĘCICKI WIT BOLESŁAW: Z działalności wydawniczej Muzeum Morskiego, „Głos Wybrzeża” 1964, nr 129, s. 4.

138. TROJANOWSKA IZABELA: Muzea w powiatach i dla powiatów (dotyczy m.in. Muzeum Marynarki Wojennej i Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Głos Wybrzeża” 1964, nr 86, s. 3, ilustr.

139. (WA): Zbiory archiwalne Muzeum Morskiego w Gdańsku, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1964, nr 51/52, s. 96—97.

140. ZBIERSKA ELEONORA: Żuraw gdański — siedziba Muzeum Morskiego. „Wydawnictwo Morskie”. Gdynia 1964, ss. 36, ilustr.

141. ZIEGENHIRTE JULIA: „Złote ręce” — z wizytą u Tadeusza Małaczyńskiego (wykonawcy modeli dla muzeów morskich), „Ilustrowany Kurier Polski” 1964, nr 275, ilustr.

142. ZWIĄZEK Zawodowy Marynarzy i Portowców objął patronat na Muzeum Morskim, „Głos Wybrzeża” 1964, nr 303, s. 3.

1965

143. ALEKSANDROWICZ WALENTY: Dorobek naukowy Muzeum Morskiego w Gdańsku w latach 1958—1963, „Zapiski Historyczne” 1965, z. 4, s. 109—110.

144. (AM): Albumik o gdańskim Żurawiu (dotyczy siedziby Muzeum Morskiego), „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 83, s. 3.

145. (AM): Przejawy lokalnego patriotyzmu (dotyczy Muzeum Stoczni Gdańskiej i Muzeum Morskiego), „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 93, s. 3.

146. A. P.: Wystawa filatelistyczna w Żurawiu gdańskim (wystawa Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Głos Wybrzeża” 1965, nr 33, s. 4.

147. B. J.: Wystawa fotograficzna na „Burzy”, „Bandera” 1965, nr 21, s. 2, ilustr.

148. BRO[CKI] ZYG[MUNT]: Wydawnictwo Muzeum Morskiego w Gdańsku, „Przegląd Morski” 1966, nr 5, s. 78—80.

149. BWS.: Otwarcie wystaw plastycznych (dotyczy m.in. Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Głos Wybrzeża” 1965, nr 133, s. 2.

150. BURZA powróciła do Gdyni, „Sztandar Młodych” 1965, nr 222, ilustr.

151. (D): „Burza”, „Ilustrowany Magazyn Studentcki” 1965, nr 35, ilustr.

152. DLA MUZEUM Morskiego w Gdańsku, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 299, s. 3.

153. DZIERŻAK STANISŁAW: Przewodnik po morskich tradycjach (dotyczy Muzeum Marynarki Wojennej), „Żołnierz Wolności” 1965, nr 202.

154. (EGA): Potrzebne jest wydawnictwo o Muzeum Marynarki Wojennej, „Tygodnik Morski” 1965, nr 7.

155. (EGR.): Z myślą o tegorocznych turystach, „Ilustrowany Kurier Polski” 1965, nr 5.

156. FILIPOWIAK WŁADYSŁAW: Muzeum Pomorza Zachodniego w dwudziestolecie 1945—1965 (dotyczy również działu morskiego), „Materiały Zachodnio-Pomorskie”, 1965, t. 11, s. 9—27, ilustr.

157. GOLIŃSKI JERZY: Okręt-muzeum „Burza” w Szczecinie, „Słowo Pomorskie” 1965, nr 135, ilustr.

158. GOST[OMSKA] A.: Żuraw gdański (dotyczy publikacji Zbiorskiej Eleonory o siedzibie Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Głos Wybrzeża” 1965, nr 35, s. 4.

159. GOŚCIE radzieccy wśród stoczniovców (wystawa „Stocznia Gdańska w XX-lecie”), „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 75, ilustr.

160. (J.): OM „Burza” przeszła do Szczecina, „Bandera” 1965, nr 20, s. 3.

161. (JOL.): Czy „Burza” na stałe pozostanie w Szczecinie?, „Kurier Szczeciński” 1965, nr 206.

162. (KG.): Okręt-muzeum „Burza” przez trzy miesiące w Szczecinie, „Kurier Szczeciński” 1965, nr 112, s. 8, ilustr.

163. (KG): Ponad 3 tys. osób zwiedziło „Burzę”, „Głos Szczeciński” 1965, nr 113.

164. (KOŁ.): Ogólnopolskie spotkanie muzeologów w Gdańsku (zorganizowane przez Muzeum Morskie), „Głos Wybrzeża” 1965, nr 280, ilustr.

165. (KOŁ.): Wystawa filatelistyczna w Muzeum Morskim, „Głos Wybrzeża” 1965, nr 62, s. 3.

166. KOŁODZIEJ K.: Początek Muzeum Stoczni Gdańskiej, „Głos Wybrzeża” 1965, nr 4, s. 3.

167. KONSUL generalny Ch. R. L. w Muzeum Morskim, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 285, s. 4, ilustr.

168. KOSIARZ EDMUND: Zarys dziejów polskiej floty wojennej — przewodnik po Muzeum Marynarki Wojennej. Muzeum Marynarki Wojennej. Gdynia 1965, ss. 267, ilustr.

169. KRÓLIKOWSKI J.: Małe muzeum Marynarki Wojennej, „Głos Wybrzeża” 1965, nr 152, s. 4.

170. L.: Polska grafika marynistyczna (Wystawa Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 129, s. 3.

171. L. M.: Hej, flisacka tratwo (wystawa w Muzeum Morskim w Gdańsku), „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 293, s. 3, ilustr.

172. (M): Zwiedzamy „Burzę”, „Głos Szczeciński” 1965, nr 128.

173. MAŁKOWSKI KAZIMIERZ: Spotykamy się w Muzeum Morskim, „Tygodnik Morski” 1965, nr 13, s. 6.

174. MĘCLEWSKI ALOJZY: W Wielkim Młynie — Muzeum Stoczni Gdańskiej (jako przyszły dział Muzeum Morskiego), „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 232, s. 3.

175. MIĘDZY postulatami wyborcy a decyzją władzy (dotyczy m.in. Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 235, s. 3.

176. (ML.): „Burza” na zimowych leżach, „Głos Wybrzeża” 1965, nr 246, s. 6.

177. (ML.): Ciekawa inicjatywa koła filatelistów przy Klubie Marynarki Wojennej (dotyczy m.in. Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Głos Wybrzeża” 1965, nr 68, s. 3, rys.

178. MUZEUM Marynarki Wojennej katalog — składanka, Gdynia 1965, ilustr.

179. (N.): Nad polskim muzealnictwem morskim obraduje konferencja w Gdańsku i Gdyni, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 280, ilustr.

180. OKRĘT-MUZEUM „Burza” na zimowisku, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1965, nr 60/61, s. 49—50.

181. ORYSIAK S.: Muzea morskie w Polsce (stan na 22 listopada 1965), „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1965, nr 60/61, s. 101—103.

182. OSTASZEWSKI TADEUSZ: Gdańskie rarytasy (dotyczy Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Panorama Północy” 1965, nr 31, s. 4—5.

183. OTWARCIE wystawy 20-lecia Stoczni Gdańskiej (dotyczy m.in. Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Głos Wybrzeża” 1965, nr 75, s. 1—2.

184. PERTEK JERZY: „Burza” weteran atlantycznych szlaków, „Wydawnictwo Morskie”, Gdynia 1965, ss. 171, ilustr.

185. 5 TYS. OSÓB na wystawie znaczków. Za miesiąc — biennale grafiki marynistycznej (dotyczy Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Głos Wybrzeża” 1965, nr 93, s. 4.

186. POD muzealną banderą, „Magazyn Polski” 1965, nr 6.

187. PRZEDSTAWIAMY muzea, „Światowid” 1965, nr 12, s. 2.

188. PRZEWODNIK po Muzeum Marynarki Wojennej, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków”, 1965, nr 60/61, s. 13.

189. RUSAK JAROSŁAW: Interesujące nabytki Muzeum Marynarki Wojennej, „Bandera” 1965, nr 4, ilustr.

190. RUSAK JAROSŁAW: Interesujący eksponat Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, „Bandera” 1965, nr 12.

191. RUSAK JAROSŁAW: Przewodnik po Muzeum Marynarki Wojennej, „Głos Wybrzeża” 1965, nr 198, s. 3.

192. (SBRZ.) [BRZOSTOWSKI STANISŁAW]: Konferencja muzealnictwa morskiego w Polsce, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1965, nr 60/61, s. 78—79.

193. (SIER.) [SIERECKI SŁAWOMIR]: Historia wiślanego spływu w salach Muzeum Morskiego, „Wieczór Wybrzeża” 1965, nr 259.

194. (SIER.) [SIERECKI SŁAWOMIR]: Na dwa dni zjadą do Gdańska muzeolodzy z całego kraju zainteresowani problemami morskimi, „Głos Wybrzeża” 1965, nr 249, s. 3.

195. (SO.): Patronat Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców nad Muzeum Morskim w Gdańsku, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1965, nr 57, s. 93—94.

196. (ST.): Lubisz muzea a co o nich wiesz? (dotyczy m.in. Muzeum Marynarki Wojennej i Muzeum Morskiego), „Przyjaciółka” 1965, nr 32.

197. ŚLIWKO PAWEŁ: Muzeum Morskie w Bolesławcu, „Gazeta Robotnicza” 1965, nr 151.

198. ŚWIĘCICKI W. B.: W kręgu marynistyki (dotyczy wystaw plastycznych o tematyce morskiej), „Głos Wybrzeża” 1965, nr 150, s. 6, ilustr.

199. SZKOLNE „Muzeum Morskie” w Świnoujściu, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1965, nr 60/61, s. 83.

200. (TEŻ.): 100 tys. osób na „Burzy”, „Głos Szczeciński” 1965, nr 144.

201. WELSKI ARTUR: Studium socjologii w Dworze Artusa (wystawa Stocznii Gdańskiej), „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 151.

202. W GDAŃSKIM Żurawiu (dotyczy siedziby Muzeum Morskiego w Gdańsku), „Głos Wybrzeża” 1965, nr 68, ilustr.

203. [ŚWIĘCICKI] WIT [BOLESŁAW]: Współczesna grafika marynistyczna w zbiorach Muzeum Morskiego, „Głos Wybrzeża” 1965, nr 128.

204. WYSTAWA grafiki marynistycznej w Muzeum Pomorskim, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 133, ilustr.

205. WYSTAWA marynistyczna w Jarosławiu, „Biuletyn Informacyjny Zarządu Muzeów i Ochrony Zabytków” 1965, nr 60/61, s. 33.

206. WYSTAWA znaczków w Muzeum Morskim w Gdańsku, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 62, ilustr.

207. ZBIERSKA ELEONORA: Cenna kolekcja (zbiory Adama Żeleńskiego w Muzeum Morskim), „Morze” 1965, nr 3, s. 24, ilustr.



B. DOKUMENTACJA LEKSYKOGRAFICZNA I TERMINOLOGICZNA

Materiały do dziejów terminologii i frazeologii nautycznej

Gondula

„Gondula, łódka mała do przejażdżki po morzu, *navis thalamegus*, Suet., Caes. 52, *navis cubiculata*, Sen. Benf. 7, 20, 3 (A. BIELIKOWICZ: *Słownik polsko-laciński*, 1866, s. 206). (Dodatek).

Określenie *gondoli* jako małej łódki nie budzi zastrzeżeń, jak również źródła dotyczące terminów łacińskich. Natomiast przeraża lekkomyślność Autora w zakresie interpretacji źródeł. *Thalamegos* był wielką konstrukcją pływającą (cfr jego opis w tłum. dr J. KOŁTOWSKIEGO, „Nautologia” nr 1/66, s. 38—41 i rysunek). Drugi termin można przyjąć jako określnik rodzaju pojazdu wodnego (pojazd wodny przyjemnościowy), ale nie równoznacznik. *Navis cubiculata* czytamy u JALA (*Glossaire nautique*, t. I, s. 550) — od *cubiculum* (sypialnia), statek paradny, posiadający izby [kajuty] mieszkania odpowiadające luksusom domom i pałacom. *Cui aeratas et triremem non mitterem, ei lusorias et Cubiculatas et alia ludibria regum in mari lascivientium mittam* (SENEKA: *De benef.*, rozdz. 20).

Gondoler

„Gondoler, przewoźnik, remex, magister navi cubiculatae, thalamegi” (A. BIELIKOWICZ, op. cit., s. 2062). — Błędy tej samej wielkości, co przy terminie *'gondula'*. W dialekcie weneckim *'gondoliere'*, genueńskim *'gundele'*, starokatalońskim *'gondoler'*, wł. *'gondolaro'*, hiszp. *'gondolero'*, portug. *'gondoleiro'*. (Za JALEM, op. cit., t. I, s. 791).

A. Nurta

„statek [czarodziejska „Ellida”, ofiarowana przez boga morza Egira, Fritjofowi] z postaci podobny do smoka: szyje wygiął wysoko, w rozwartej paszczy złoto błyszczało ogniste, *kaldun* miał silny, upstrzony żółtymi centkami, [...] *Frytjof*. Opowieść z podań skandynawskich. Opracował Kazimierz KRÓL. »Książki dla wszystkich« nr 290. Warszawa 1905, s. 29.

Madraga

„Madraga jest to sieć olbrzymiej wielkości, która z łykowych sznurów spleciona, przy stosownej szerokości, kilka staj jest długa. U spodu silnymi kotwicami do dna morskiego przymocowana, unosi się na powierzchni za pomocą silnych krążków korkowych”. (Z reportażu Juliana ZABOROWSKIEGO Matanza, czyli połów tuńczyków w pobliżu miasta Nizzy, „Przyroda i Przemysł” 1856, nr 1, s. 2, szp. 2).

„Owa barka¹ rybacka stoi na straży przy wielkiej sieci, u nas² *madraga* zwaną, którą na tuńczyki zastawiamy w zatoce tutejszej [...]”, ib., s. 2 szp. 2.

Matanza

„...; a więc *matanza* oznacza w waszej mowie dziwacznej połów ryb za pomocą wielkiej sieci?” [madragi], ib., s. 2—3.

Ogólnie mówiąc termin ten oznacza wyjmowanie ryb z matni tej sieci zwanej *'corpu'* lub *'chambre de mort'* [izbą śmierci], zabijanie (ogłuszanie) i ładowanie do łodzi.

Nadbrzeże morskie

„Od punktu tego³ na wschód patrząc w kierunku miasta Genuy, widzisz najpiękniejsze nadbrzeże morskie, najrozmaitsze powycinane”, ib., s. 1, szp. 2. — „Z przyłasków tego nadbrzeża [...]”, ib., s. 2, szp. 1.

Nawałnica morska

„Fale dzikie *nawałnicy morskiej*, w przeciągu wieków, znaczne już u stóp tejże skały⁴ poczyniły wydrążenia, [...]”, ib., s. 1, szp. 1—2. Cfr *wały morza'*.

Ściana (= burta)

„W porcie w tej chwili niezwyklej ruch panuje; wielka barka⁴ o silnych *ścianach* napelnia się ludźmi, którzy jak najspieszniej uzbroiwszy się wiosłami, szybko pędzą z portu ku zatoce, [...]”, ib., s. 2, szp. 2.

Wały morza

„*Wały morza* rozhukanego głębokie we zwirze wydrążają rowy, które po ustaniu *nawałnicy*, znów nieznacznie się wyrównują, [...]”, ib., s. 1, szp. 1.

Z. Drapella

¹ Cfr 'ściana' (= burta).

² To mówi rybak do Zaborowskiego.

³ Skąły z zamkiem leżącej między miastem a portem.

⁴ Cfr przypis 1.

Marynista

„Dziś poetka [Helena PLATTA] plażuje nad swoim Bałtykiem, wpatruje się w swoje gwiazdy i okręty, a zapisawszy się pięknie między polskich *marynistów*, wspomina czasem Stambuł [...]”. (R.: *Wśród nowych książek* [m.in. omawia zbiorek jej wierszy *Kręgi na wodzie*. Nakł. Związku Literatów. Lublin], „Kuryer Literacko-Naukowy” 1936, nr 41, s. IX, szp. 2.

Nazwiska tej poetki nie znalazłem w antologiach Z. JASIŃSKIEGO i J. STĘPOWSKIEGO, nie ma go również w książkach B. MIAZGOWSKIEGO i J. TUCZYŃSKIEGO.

W.A.D.

Orbis maritimi

TRZZ POWINNO ŚCIŚLE WSPÓŁPRACOWAĆ Z PTN

Podczas Sesji Rady Naczelnej Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich, która obradowała w Bytomiu w dn. 3 maja br., przewodniczący Zarządu Okręgu TRZZ w Gdańsku, dyr. Jan Gruchała dokonał szerokiego omówienia dotychczasowej działalności Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Sporo uwagi poświęcił „Nautologii”, wskazując na duże wartości poznawcze i wychowawcze czasopisma.

Komisja Morska Rady Naczelnej TRZZ — stwierdził mgr Gruchała — z pewnością ma w PTN i w „Nautologii” wielkiego sprzymierzeńca w realizacji wychowania morskiego, szerzeniu kultury morskiej, w popularyzowaniu naszej historii morskiej i uczeniu społeczeństwa morza. Sprawa nawiązania współpracy TRZZ z PTN znalazła się we wnioskach końcowych Sesji, zobowiązujących Prezydium Rady Naczelnej TRZZ do podjęcia kroków dla skoordynowania działalności popularyzatorskiej i wydawniczej w zakresie spraw morskich z PTN.

11 maja 1969 roku na zakończenie XII Tygodnia Ziem Zachodnich i Północnych odbyło się w Gdańsku plenarne zebranie Zarządu Wojewódzkiego Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich i Północnych. Zagadnienia morskie poruszali m. in. posłowie: P. Stolarek, A. Benesz, R. Pospieszynski oraz F. Chudoba, J. Gruchała i J. Truszczyński.

Wśród postulatów zgłoszonych do rozważań przez Radę Naczelną TRZZ wysunięto sprawę przeniesienia Komisji Morskiej Rady Naczelnej do Gdańska oraz powiązania tejże Komisji jak najściślej z Polskim Towarzystwem Nautologicznym i jego organem

„Nautologia”, które może się poszczycić sporym dorobkiem naukowym w zakresie szerzenia wiedzy o morzu i w dziedzinie wychowywania morskiego naszego społeczeństwa.

Jan Gruchała ● Gdańsk

KONGRESY NAUTYCZNE

W dniach od 14-go do 19-go października ubiegłego roku odbył się w Brukseli i Antwerpii Kongres zorganizowany przez SOCIÉTÉ JEAN BODIN POUR L'HISTOIRE COMPARATIVE DES INSTITUTIONS i COMMISSION INTERNATIONALE D'HISTOIRE MARITIME.

Kongres poświęcony był wielkim portom i przystaniom morskim.

W czasie trwania Kongresu zebrało się Biuro Komisji. Poza przewodniczącym prof. dr M. MOLLATEM i wiceprzewodniczącymi prof. Wirginią RAU i p. VERLINDENEM, udział wzięli: sekretarz generalny ADAM i zastępca sekretarza VILLAIN oraz członkowie biura: MELIS i MINCHINTON, który reprezentował NAISHA.

Omówiono sprawy organizacji dwóch podkomisji: polskiej i rosyjskiej, publikacji wydawanych pod kontrolą Komisji, kontaktów ze Stowarzyszeniem Historyków Azji oraz przygotowań do przyszłych kongresów.

W roku 1969 w sierpniu odbędzie się Kongres na statku „Ausonia” podczas podróży na trasie: Bejrut — Famagusta — Istambul — Pireus — Bari — Dubrovnik — Wenecja.

W roku 1970 Kongres będzie miał miejsce w Moskwie, a w roku 1971 w Manilli.

Anna Olejarnik ● Gdynia

Libellacia

1. JAKIM SPOSOBEM MOGLĄBY RZECZPOSPOLITA MIEĆ NA MORZU BAŁTYCKIM DWADZIEŚCIA OKRĘTÓW?

W ŚRÓD materiałów znajdujących się w tomie pierwszym *Ojczystych spominków* Ambrożego Grabowskiego, jeden dokument zatytułowany *Jakim sposobem mogłaby Rzplita mieć na morzu bałtyckiem 20 okrętów?* intryguje. Oto jego treść:

Xiązę pruskie *ratione feudi*, powinien na obronę brzegów i portów chować wojennych okrętów . . . 4

Względem zaś połowicy ziemi pomorskiej, mógłby trzymać 2

Xiązę kurlandzkie względem dwóch księstw 2

Miasto Gdańsk 2

„ Toruń 1

„ Elbląg 1

Do 20 tedy, ośmiu nie dostaje. Około tego porozumiawszy się z ołederskimi stanami, należałoby się, że na siłę towarach mogłoby cło w Gdańsku być podwyższone: zkadby się tak wiele zebrało, że mogłoby się chować te okrętów 8

Summa okrętów 20

Ratio unkosztów¹ na 20 okrętach, a *prima Aprilis ad*

medium Novembris, na miesięcy siedm i pół, rachując na każdym okręcie 160 człowieka.

Solarium albo żołd na 160 osób, po fl. ołęd. 15 na miesiąc fl. 2400

Na strawę albo victualia wszystkie, po 10 stywrów 15 d. 7¹/₂ fl. 1725

Od pożyczczenia okrętów ze wszystkimi potrzebami i wojennym *apparatem*² fl. 3000

Na jeden okręt czyni fl. 7125

Na 20 okrętów czyni na miesiąc fl. 142500

Na miesiąc 7¹/₂ czyni³ fl. 1068750

czyli Talerów 427500

¹ Unkoszta (l. mn.), z niem. *Unkosten* — wydatki, nakłady, koszta.

² Też 'aparatus', z łac. *apparatus* — przygotowanie, przyrządzenie, np. wyposażenia wojennego etc.

³ Okres możliwych klimatycznie operacyj wojennych.



John Ericsson wg fotografii C. D. Fredericks Co. Ze zbiorów United States National Museum. Repr. w: E. S. Fergusson „John Ericsson and the Age of Caloric” (1961).

2. OKRĘT „KALORYCZNY” Z MACHINĄ CIEPLIKOWĄ ERICSSONA

NOWOŚCIĄ, która wywołała zrozumiałe zainteresowanie techników, armatorów i różnych przedsiębiorców, było zbudowanie silnika pędzonego rozgrzanym powietrzem. Nazwano go w Polsce *maszyną cieplikową*. Projektowaniem silników tego rodzaju zajmował się również sławny John Ericsson. Jego silnikom poświęcono w prasie polskiej XIX stulecia sporo miejsca, jako że „i na Wiśle żegluga parowa rozpoczęta będzie” (cfr zakończenie tej pozycji). Pierwszą, na jaką natrafiłem, była notatka wydrukowana w numerze 31 „Gazety Rolniczej, Przemysłowej i Handlowej” z dn. 8 sierpnia 1852 r. (s. 6, szp. 1–2):

„Od niejakiego czasu, w Bostonie (w Ameryce), oglądają w pełnym działaniu maszynę wynalezioną przez sławnego inżyniera szwedzkiego p. Erikson, w której zamiast siły pary wodnej, przedstawiona jest siła powietrza atmosferycznego. Głównymi częściami tej maszyny, mającej siłę 60 koni, są dwie pary walców (*cyldrów*), od 158 cali średnicy, z tłokami (*pistonami*), od 72 cali wysokości. Dwa z tych cylindrów służą do uciskania powietrza zimnego, a dwa drugie do rozszerzania tegoż powietrza za pomocą ciepła. Pod każdym z tych ostatnich są urządzone fajerki [ruszta], na których żarzy się wolno i bez płomienia węgla. Żaden komin nie jest potrzebny, bo ogień ten nie wydaje dymu; jest tylko mała rura do

wypuszczania gazu węglowego, który się tworzy przez ogrzewanie. Korzyści, jakie ta nowa dzwignia przedstawia nad maszynami parowymi, są bardzo wielkie i widzialne; jest to najprzód bezpieczeństwo, gdyż żaden wybuch nastąpić nie może, a potem oszczędność paliwa. Okręt opatrzone w *machiny cieplikowe* (tak je nazwał wynalazca), na przejście dwakroć przez Ocean [Atlantycki], mniej zużyje węgla, niż zwyczajny statek parowy w najmniejszej podróży, tak, iż okręt tego rodzaju nie doświadczy nigdy potrzeby zawijania umyślnie po drodze, dla odnowienia swego zapasu paliwa: nadto, może z równym skutkiem używać węgla zwyczajnego, daleko tańszego niż węgiel smolisty, który jest koniecznie potrzebny do maszyn parowych; wolny jest od pożarów, które, jak wiemy, częstokroć same przez się wybuchają przez skupienie w wielkich masach węgla mokrego; na koniec, kosztu naprawy, tak ogromne w maszynach parowych, są prawie żadne w użytku maszyn cieplikowych. Maszyna wystawiona na widok publiczny w

zewewnętrzny maszyn był brany pod uwagę. Przytoczona informacja i następna mogą być również ciekawym materiałem do studiów nad terminologią i prozą techniczną szukającą właściwego sobie sposobu wypowiedzania się i pojęć, a więc do studiów nad naszym językiem technicznym.

W tymże czasopiśmie nieznany autor, a właściwie tłumacz jakiegoś artykułu ogłoszonego w prasie obcej, dał obszerniejszą informację o interesującym nas wynalazku (*Maszyna cieplikowa Ericsona*¹, 1852, nr 43, z 31 października, s. 5–6 /Nowe wynalazki i ulepszenia/). Warta jest przedrukowania i z tych również względów, o których wyżej wspomniałem:

„Dwie maszyny tego nazwania już w czynym znajdują się ruchu we fabryce PP. Hogg i Delamater w Nowym Yorku, jedna o sile 5 koni, druga 60 koni. Układ i sposób działania ostatniej z tych silnic bliżej tu opiszemy. Na pierwsze spojrzenie uderzającą osobliwością są jej cztery cylindry, z



Statek „Ericson” (1853) wg litografii Sarony Major z Nowego Yorku. Ze zbiorów United States National Museum. Repr. w: E. S. Fergusson „John Ericsson and the Age of Caloric” (1961).

Bostonie działa od ośmiu miesięcy bez przerwy i dotąd ani denara nie wydano na jej naprawę. Dodamy, że maszyna cieplikowa, która bez wątpienia bardzo ważną zajmuje rolę nie tylko w żegludze, ale i w całej przemysłowości opartej na użytku siły poruszającej, ma powierzchnowność wspaniałą, symetryczną, daleko przyjemniejszą dla oka, niż maszyna parowa”.

Jak widzimy, już wtedy wyglą

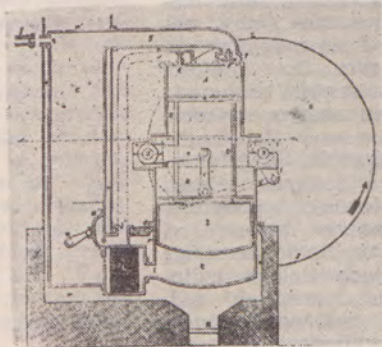
których dwa większe, mające po 6 stóp średnicy i obok siebie ustawione, znajdują się tuż pod dwoma mniejszymi cylindrami. Wewnątrz pomienionych cylindrów mieszczą się cztery szczelnie wpasowane tłoki, które po dwa tak z sobą są połączone, iż każdy tłok w cylindrze większym porusza się razem z tłokiem w cylindrze mniejszym. Pod każdym z większych cylindrów, zwanych *cylindrami pracującymi* (*working cy-*

NOWE WYNAŁAZKI I ULEPSZENIA.

MACHINA CIEPLIKOWA ERICSSONA (1).

Dwie maszyny tego nazwania już w czynnym znajdują się ruchu we fabryce PP. Hogg i Delamater w Nowym Yorku, jedna o sile 3 koni, druga 60 koni. Układ i sposób działania ostatniej z tych silnie bliżej tu opiszemy. Na pierwsze spojrzenie uderzającą osobliwością są jej cztery cylindry, z których dwa większe, mające po 6 stóp średnicy i obok siebie ustawione, znajdują się tuż pod dwoma mniejszymi cylindrami. Wewnątrz pomienionych cylindrów mieszczą się cztery szczelnie wpasowane tłoki, które po dwa tak z sobą są połączone, iż każdy tłok w cylindrze większym porusza się razem z tłokiem w cylindrze mniejszym. Pod każdym z większych cylindrów, zwanych *cylindrami pracującymi* (working cylinders) jest ognisko; a cylindry mniejsze, stojące nad większymi, zowią się *cylindrami dostarczającymi* (supply cylinders). Gdy tłok w cylindrze dostarczającym porusza się z góry na dół, powietrze zewnętrzne wchodzi wewnątrz przez klapy będące w jego wieku, a gdy tenże tłok porusza się z dołu do góry, pomienione klapy zamykają się, i powietrze znajdujące się między tłokiem a wiekiem zostaje wtłoczone do przybocznego naczynia, zwanego *odbieraczem i regeneratorem* (reciver and regenerator), gdzie się ogrzewa mniej więcej do temperatury 450° Fahr. (232,2° Cel.) Tak ogrzane powietrze, wchodzi następnie odbieracza do cylindra pracującego, a dostawszy się do dolnej jego części, w skutku ogniska umieszczonego pod dnem większego cylindra, do wyższej jeszcze dochodzi temperatury. Wiadomo że powietrze atmosferyczne ogrzane do 480° Fahr., rozszerza się o podwójną swoją objętość, a przyjąwszy, że cylinder dostarczający dwa razy mniejszą ma objętość od cylindra pracującego, natenczas powietrze które weszło do cylindra mniejszego, po przejściu przez regeneratora całkowicie napelni cylinder większy. Jeżeli byśmy więc przypuścili, że powierzchnia tłoka w cylindrze dostarczającym trzyma 500 cali kw. i że powietrze ciśnię na każdy cal kw. siłą 10 funtów, tedy powietrze rozszerzone do podwójnej swej objętości, dostawszy się do cylindra pracującego, dwa razy większą

linders) jest ognisko; a cylindry mniejsze, stojące nad większymi, zowią się *cylindrami dostarczającymi* (supply cylinders). Gdy tłok w cylindrze dostarczającym porusza się z góry na dół, powietrze zewnętrzne wchodzi wewnątrz przez klapy będące w jego wieku, a gdy tenże tłok porusza się z dołu do góry, pomienione klapy zamykają się, i powietrze znajdujące się między tłokiem a wiekiem zostaje wtłoczone do przybocznego naczynia zwanego *odbieraczem i regeneratorem* (reciver and regene-



Jeden z rysunków patentowych maszyny „cieplikowej” Ericssona. Repr. przez E. S. Fergussona za „Mechanics' Magazine” (London) 19 VIII 1851, vol. 55, s. 41.

rator) gdzie się ogrzewa mniej więcej do temperatury 450° Fahr. (232,2° Cel.). Tak ogrzane powietrze wchodzi następnie z odbieracza do cylindra pracującego, a dostawszy się do dolnej jego części, w skutku ogniska umieszczonego pod dnem większego cylindra, do wyższej jeszcze dochodzi temperatury.

Wiadomo, że powietrze atmosferyczne ogrzane do 480° Fahr., rozszerza się o podwójną swoją objętość, a przyjąwszy, że cylinder dostarczający dwa razy mniejszą ma objętość od cylindra pracującego, natenczas powietrze, które weszło do cylindra mniejszego, po przejściu przez regeneratora całkowicie napelni cylinder większy. Jeżeli byśmy więc przypuścili, że powierzchnia tłoka w cylindrze dostarczającym trzyma 500 cali kw. [adratowych], i że powietrze ciśnię na każdy cal kw. siłą 10 funtów, tedy powietrze rozszerzone do podwójnej swej objętości, dostawszy się do cylindra pracującego, dwa razy większą [przejście ze szp. 1/2] objętość mającego niż cylinder dostarczający, wywrze ci-

(1) W Nr. 276 *Gazety Codziennej*, wspomnianem było o tem nowym wynalazku. Dotrzymujmy przyrzeczenia danego, Red. Gaz. roln. hand. i przem. podejmuje artykuł niniejszy, dokładnie opisujący układ i urządzenie nowej maszyny cieplikowej, dla której powietrze ogrzewane jest motorem.

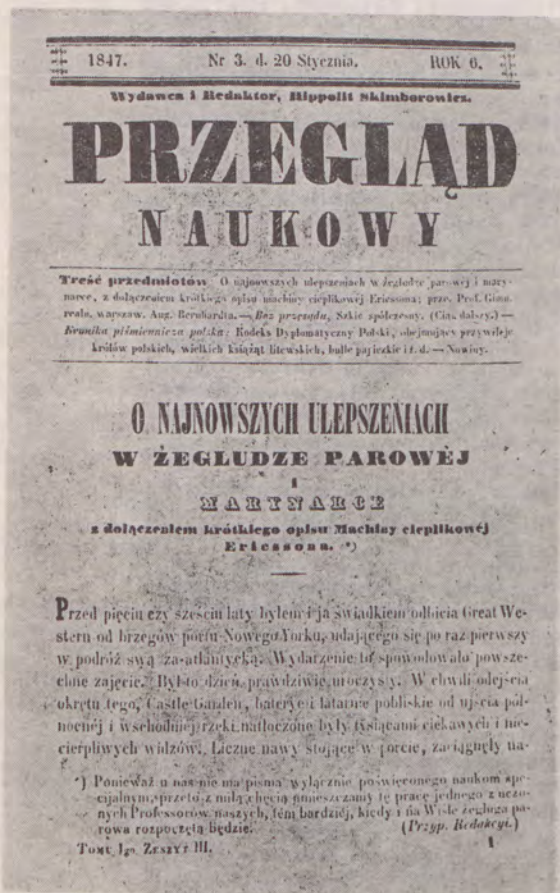
Chcący bliżej się obznajdzić z zasługami inżyniera Ericssona poligonami w dziedzinie mechaniki praktycznej, może je znaleźć w rozprawie, umieszczonej w Przeglądzie naukowym z r. 1847, na str. 65 pod tytułem: „O najnowszych ulepszeniach w żegludze parowej i marynarce, z dołączeniem krótkiego opisu maszyny cieplikowej Ericssona”, gdzie i życiorys tego genialnego wynalazcy i koleje jakie jego maszyna cieplikowa doznała, szczegółowo są opisane.

śnienie także samo na każdy cal kw. tłoka cylindra większego. Stąd wypada, że w razie gdy powierzchnia tłoka dolnego dwa razy jest większą od powierzchni górnego, za pomocą ciśnienia wynoszącego 5 000 funtów na tłoł górny, osiągniemy ciśnienie równe 10 000 funt. na tłoł dolny. Ta przewyżka ciśnienia stanowi właśnie siłę poruszającą w maszynie cieplikowej. Z tego, co się dotąd powiedziało, nie trudno pojąć, że skoro tłoki w obudwach cylindrach razem jeden skok zrobiły, z równą siłą nie przestaną one się poruszać dopóty, dopóki tylko dostateczna ilość ciepła będzie dostarczona, aby powietrze rozszerzyć się mogło w cylindrze pracującym do objętości wzwyż przypuszczanej: bo wtedy tłoł dolny w tym samym sposobie przeć będzie i poruszy tłoł mały, jak gwicht [odważnik] dwufuntowy położony na jednym talerzu wagi dwuramiennnej, podniesie gwicht jednofuntowy będący na drugim jej talerzu. Samo przez się rozumie się, że gdy tłoł w cylindrze pracującym doszedł do najwyższego swego położenia, pewna kłapa w tymże cylindrze otworzyć się powinna, przez którą powietrze z niego wydość się mogło, co gdy będzie miało miejsce, tłoki, na mocy własnego ciężaru, w obudwach cylindrach zstępować będą z góry na dół, i w tejże samej chwili zimne zewnętrzne powietrze otworzywszy sobie klapy, będące w wieku cylindra małego, wpadać weń będzie i całkiem go zapełni, jak już wyżej było powiedzianem. Tym to sposobem obie pary cylindrów na przemian napełniają się powietrzem zimnym, a gorące z nich wychodzi, i w skutku tego tłoki w nich będące nieprzerwanie odprawiają ruchy swoje wstępne i zstępne tak samo, jak to ma miejsce w maszynach parowych.

Najdowcipniejszą częścią składową silnicy P[ana] Ericsson jest ta, którą sam nazwał *regeneratorem*. Składa się ona z sitek drucianych, w pewnym względnie podobnych do sitek przetakowych i ułożonych jedne obok drugich w takiej liczbie, iż warstwa z nich powstała trzyma około 12 cali grubości. Przez niezliczoną niemal liczbę małych otworów, utworzonych przez krzyżujące się druty tych siatek, powietrze przejść musi, zanim do cylindra pracującego się dostanie. W tym przejściu powietrze tak nadzwyczajnie się rozdziela, iż cała masa jego w ścisłym zostaje zetknięciu z metalem. Otóż przypuściwszy, co też w istocie ma miejsce, że strona rege-

neratora, położona bliżej cylindra pracującego, ogrzana została do wysokiej temperatury, natenczas powietrze przedzierając się przez drobniuchne przestwory pomiędzy

ny, będąca bliżej cylindra pracującego, jest ogrzewana, nadmienić jeszcze trzeba, że druga jej strona jest zimna z powodu przejścia przez nią powietrza zimnego w



drutami regeneratora zabiera im ciepło i samo ogrzewa się mniej więcej do temperatury 450° jak to rzeczywiście termometr pokazuje. Lecz powietrze dopiero w temperaturze 480° rozszerza się do podwójnej swej objętości, te przeto niedostające 30° dostarczone mu są przez ognisko znajdujące się pod cylindrem pracującym. Tym sposobem ogrzewa się powietrze, zmusza tłoki do ruchu wstępnego, a skoro te doszły do najwyższego swego po- [s. 5/6] położenia, wentyle w cylindrze pracującym odmykają się i powietrze w nim będące ogrzane do temperatury 480° zmuszone zostaje powtórnie do przejścia przez regeneratorem zanim z silnicy na zewnątrz się dostanie. Powiedzieliśmy, że jedna strona tej części składowej machi-

kierunku przeciwnym za każdym skokiem tłoków z dołu do góry. W skutku urządzenia tego, powietrze przechodzące z cylindra pracującego do regeneratora, ogołocone zostaje prawie całkowicie z ciepła pierwszej przez nie zabranego, z wyjątkiem tylko mniej więcej 30° R. Innymi słowy, powietrze wchodzące do cylindra pracującego stopniowo ogrzewa się w regeneratorem do temperatury 450°, a wychodząc z niego, znów oddaje temuż regeneratoremu to zabrane ciepło, i tak kolejno zabiera mu i zwraca napowrót jedną i tę samą ilość ciepła; ognisko zaś umieszczone pod cylindrem pracującym dostarcza tylko owe 30°, które zawarte są w powietrzu wychodzącym z silnicy i tę ilość ciepła, która się w ciągu ruchu powietrza

utraca z powodu ostudzenia się ścian zewnętrznych całego aparatu i rozszerzania się powietrza wewnątrz niego. Jakkolwiek fakt ten dziwnym i nadzwyczajnym się zdaje, niemniej jednak jest prawdziwym: bo sprawdzony został użyciem termometru".

Teraz następuje szczegółowy opis budowy regeneratora:

„Regenerator maszyny o sile 60 koni ma 26 cali wysokości i szerokości. Każda jego siatka trzyma 676 cali kw., a w każdym calu liniowym jest 10 otworów, w powierzchni przeto jednej siatki znajduje się 7 600 otworów; a że w całym regeneratorze mieści się 200 siatek, wypada więc, iż wszystkich otworów jest 13 520 000; nadto z powodu odstępu małego zachodzącego między powierzchniami tych siatek, pomniejszona liczba otworów w całej objętości regeneratora widocznie jest jeszcze dwa razy musi być większą, czyli równą 27 000 000 drobnich komóreczek. Stąd oczywiście jest, że nieledwie każda cząsteczka powietrza, przechodząc przez regenerator w ścisłym zostawać musi zetknięciu z powierzchnią metalu, który na przemian się rozgrzewa i ostudza. Druk użyty do każdej siatki ma długości 1 140 stóp, a więc cała długość drutu, z którego regenerator jest wyrobiony, wynosi 228 000 stóp czyli 41 1/2 mili ang. Powierzchnia tegoż drutu wyrównywa powierzchnię czterech kotłów parowych trzymających po 40 stóp długości, a po 4 stóp średnicy, a jednakowoż pomimo tak wielkiej rozciągłości powierzchni ogrzewanej, regenerator zajmuje tylko objętość 2 stóp sześciennych, to jest 1/1920 część objętości wspomnianych dopiero czterech kotłów parowych.

Silnica tu opisana wprowadzona była w czynny ruch przy normalnej prędkości w przeciągu 24 godzin 960 funtami węgla kamiennego. Po rozżarzeniu ognia, ciągle przez 3 godziny z równą pracowała siłą nie potrzebując świeżej ilości paliwa, [przejdzie ze szp. 1/2] a skoro węgle wygarnięto z nadrusztu paleniska, maszyna wszelako poruszała się z całą swoją siłą jeszcze przez jedną godzinę, li w skutku zadziwiającego i potężnego działania regeneratora.

W tej chwili — czytamy w ostatnim fragmencie informacji — buduje się statek o 2 200 beczek pojemności w zakładach PP. Perline, Paterson i Stark; maszyny do tego statku dostarczyć ma zakład PP. Hogg i Delamater, składać się one będą z czterech cylindrów pra-

cujących, mających każdy po 168 cali średnicy".

Dodać jeszcze można do przytoczonych materiałów, że w silnicę tego rodzaju wyposażono statek „Caloric". Wyniki przeprowadzonych na tym statku doświadczeń nie wypadły jednak pomyślnie. E.N. da C. Andrade (*Maszyny. Warszawa 1936*, s. 46) podaje, że Ericsson wybudował w r. 1852 „kilka wielkich maszyn okrętowych, opartych na tej samej zasadzie. Średnica cylindra takiej maszyny miała 420 cm. Lecz pomimo 4 cylindrów tak olbrzymiego rozmiaru, uzyskana moc zaledwie przekroczyła 300 koni mechanicznych". O tej właśnie maszynie jest wzmianka w ostatnim fragmencie przedrukowanego powyżej artykułu. Andrade podaje, że opis budowy „maszyn ciepłikowych" znajduje się w cenionej pracy W.J.M. Rankine'a: *A Manual of the Steam Engine and Other Prime Movers* (1859). Cfr też S.E. Ferguson'a: *John Ericsson and the Age of Caloric*. Washington 1961, s. 41—59+1 nb.

Obszerny referat wygłoszony w liceum bostońskim, w grudniu 1843 roku przez Johna O. Sargenta przetłumaczył profesor warszawskiego gimnazjum realnego August F. Bernhardt. Opublikowany został w odcinkach w „Przeglądzie Naukowym" (1847, nr 3, s. 65—73, — nr 4, s. 97—104, — nr 5, s. 129—136, — nr 6, s. 164—176) pt. *O najnowszych ulepszeniach w żegludze parowej i marynarce z dołączeniem krótkiego opisu Maszyny ciepłikowej Ericssona*. Redakcja umieściła na pierwszej stronie tego artykułu przypis następujący: „Ponieważ u nas nie ma pisma wyłącznie poświęconego naukom specjalnym, przeto z miłą chęcią umieszczamy tę pracę jednego z uczonych Profesorów naszych, tym bardziej, kiedy i na Wiśle żegluga parowa rozpoczęta będzie".

U nas w tym czasie informacja naukowa szła przed bandera. Dziś często, zbyt często, idzie za bandera.

O statku „kalorycznym" wyposażonym w Eryssonowską silnicę czterocylindrową spotykamy wzmiankę również w „Gazecie Codziennej" z 17 października 1852 roku (nr 276, s. 3, szp. 1). Oto jej treść.

„W Ameryce zbudowany kaloryczny okręt [podkreślam], nazwany od swego wynalazcy „Ericsson", zapewne w tej chwili jest już spuśczone z warsztatu. Objętość „Ericssona" wynosi 2 000 ton. Cztery cylindry, każdy 13 stóp średnicy

mający, a przytym [pod każdym] osobny mały piecyk, obejmujący 3 do 4 bushelów [bushel, pol. buszel = 36 litrów, miara ciał sypkich] węgla. Każda para cylindrów jest maszyną, która może być z drugą połączona, dla wydania pożądaney siły. W ten cylinder wpływa i wypływa ogrzane przez rzeczony piecyki powietrze, tak, że można powiedzieć, iż to wszystko zbudowane jest jak parowa maszyna, z tą tylko różnicą, że zamiast pary rozgrzane powietrze jest jej motorem. Muszą być zaś użyte w takiej liczbie i tak ogromne cylindry, powierzchnia bowiem tłoka, na który rozszerzone powietrze ciśnię, musi być większą [o tyle], o ile siła ciśnienia rozgrzanego powietrza jest mniejszą od siły ciśnienia pary wodnej. Maszyna ta zajmuje daleko mniej miejsca niż parowe maszyny, nie potrzebuje ani owych wielkich kotłów, ani obszernego miejsca do opalenia. Koszt opalenia są stosunkowo bardzo małe, a niebezpieczeństwo eksplozji znacznie zmniejszone. Wszystko od tego tylko zależy, czy dusza tej maszyny, tak nazwany regenerator, odpowiada oczekiwaniom. Na małą skalę wykonana tego systemu maszyna wydała bardzo pomyślny rezultat. Regener[er]ator Ericssona, równie jak kondensator w maszynach parowych, ma bardzo szybko studiować wypływające powietrze".

Władysław Drapella

1 Przypis informuje, że notatka o maszynie ciepłikowej Ericssona podana była w numerze 276 „Gazety Codziennej". Redakcja spełniając dane w niej przyrzeczenie drukuje obecnie artykuł o tej nowej maszynie, a zainteresowanych odsyła do rozprawy ogłoszonej w „Przeglądzie Naukowym" z 1947 r.

3. POLSCY BUDOWNICZOWIE KANALU PANAMSKIEGO

W notatce pod tym samym tytułem (poz. 15 w: *Libellaria*, „Nautologia" nr 3—4/67), podanej za „Krajem", wymieniony jest wśród zatrudnionych przy budowie Kanału Panamskiego Polaków dr Ramlof. Krakowski „Czas" (nr 226 z 4. X. i nr 227 z 5. X. 1881 r.) pisząc o lekarzu kompanii transatlantycznej Kanału Panamskiego, powołanym przez Lessepsa i cytując list tego lekarza pisany do Rodziny z Panamy podaje jego imię i nazwisko: Selodyn RAMLOW.

Tenże krakowski dziennik (nr 247 z 17. XI. 1881 r.) donosi, że podczas przekopywania Kanału Panamskie-

go zmarł na żółta febrę w lipcu 1881 r. inny Polak, inż. DZIEMBOWSKI. Jerzy Pertek ● Poznań

4. JESZCZE O WYPRAWIE ROGOZIŃSKIEGO

W związku z podaną za petersburskim „Krajem” notatką zatytułowaną „Łucja Małgorzata” wyszła na morze (poz. 16 w: Libellaria, „Nautologia nr 3—4/67) chciałbym zauważyć, że w komentarzu mylnie podano nazwisko jednego z uczestników wyprawy. Nazywał się on nie Hirszfelf, ani Hirszenfeld (jak podawała informacja „Kraju”), ale HIRSZENFELD-MIELECKI. Życiorys jego opublikowałem w t. IX Polskiego słownika biograficznego.

Skład członków wyprawy Stefana ROGOZIŃSKIEGO do Kamerunu ulegał częstym zmianom. Nawet wtedy, gdy z uczestnictwa zrezygnowali Włosi (Bianchi i Licata), ustalony na pół roku przed odpłynięciem „Łucji-Małgorzaty” skład uczestników wyprawy znacznie różnił się od ostatecznego. Jak podawał krakowski „Czas” (nr 154 z 1882 r.), wg listu sprawozdawcy „Kuriera Poznańskiego”, pisanego na pokładzie statku w Hawrze, towarzysząmi Rogozińskiego mieli być: TOMCZYK [sic.], Jan BUDZIŁOWSKI — oficer marynarki i astronom, Leopold JANIKOWSKI, KIERNACKI — uczeń Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie, który się jednak wkrótce wycofał, towarzyszył wyprawą Nordenfjörda — kpt. Een, Walery TOMASZEWSKI i Krzysztof [sic.] OSTASZEWSKI — w ostatniej chwili Francuz BOUCHAUD.

Jak więc widzimy, z dziewięciu wymienionych w tej korespondencji osób, tylko cztery odpiły z Hawru. I jako piąty Józef Hirszenfeld-Mielecki. Na jednak i Władysław Ostaszewski odłączyli się od wyprawy wkrótce po wylądowaniu na ziemi afrykańskiej.

Jerzy Pertek ● Poznań

5. OKRĘT PODWODNY TRAJANA TEODORESCU

Wśród konstruktorów okrętów podwodnych znalazł się również Rumun, inż. Trajan Teodorescu. „Kurjer Warszawski” (1882, nr 47, s. 5, szp. 2—3) w notatce *Statek podwodny* informował, że Teodorescu, „który zbudował doskonały statek podwodny na warsztatach Juliana Verna [?], znajduje się obecnie w Londynie dla zrobienia prób i uzyskania pa-

tentu wynalazku. Statek ten jest zbudowany w kształcie ryby, zaopatrzony w potrzebną dla załogi ilość powietrza na pobyt piętnastu godzin pod wodą i oświetlony światłem elektrycznym”.

Nieznany autor tej notatki pisze z zachwytem:

„Odświeżanie powietrza wewnątrz można powtarzać dowolnie w tym zadziwiającym statku, można bezpiecznie badać dno morskie w celu wyszukania np. torpili [sic!], co będzie niezawodnie bardzo niewygodnym dla nieprzyjaciela w czasie wojny”.

J.K.

6. JAN KOZŁOWSKI

Jeszcze jedna informacja z rocznika 1882 „Kurjera Warszawskiego”: „W olbrzymim przedsiębiorstwie budowy kanału morskiego, prowadzącego z Havru do Paryża, oraz utworzenia w Paryżu wielkiego portu morskiego, jedno z wybitnych stanowisk zajął w charakterze członka rady głównej młody, lat 27 zaledwie liczący rodak nasz, Jan Kozłowski, inżynier z Wielkopolski” (nr 131, s. 6, szp. 1).

Projekt wspomnianego kanału, chyba raczej stworzenia Sekwanie warunków wielkiej arterii żeglugaowej przez wyprostowanie licznych meandrów, a więc i skrócenie odległości, był — i pozostał — problemem ód lat dwudziestych XIX stulecia. „Dziennik Wileński” informując swych czytelników o tworzeniu w różnych miastach nadmorskich Francji „szkół hydraulicznych”, pisze:

„Teraz pracują nad planem zrobinienia z Havre do Paryża kanału, którymby okręty chodzić mogły, a tak zapewnić dla tej stolicy korzyści miasta nadmorskiego” (1825, t. III, s. 79 /Rzut oka na wypadki roku bieżącego.../).

Jan Kubiak

7. „FREGATY” Z ELBLĄGA I GDAŃSKA

W zakresie czytania dokumentów uczyniliśmy w ostatnim półwieczu bardzo wiele. Wiktor Wittyg omawiając pieczęcie naszych miast (*Pieczęcie miast dawnej Polski*. Wyd. Muzeum Narodowego w Krakowie VII. Kraków-Warszawa 1905) nie zna terminu koga. W wizerun-

kach okrętów na pieczęciach Elbląga (roku nie wymienia) i Gdańska widzi fregaty:

Elbląg — „Pieczęć okrągła (48 mm), wyobraża na wzburzonym morzu fregatę, z prawej strony na przodzie flaga z wyobrażeniem dwóch krzyży: górny w polu gładkim, dolny w zakratowanym ukośnie; na maszcie przechodzącym poza wstęgę z napisem otokowym, taka sama flaga, lecz krzyż w zakratowanym polu z prawej strony, a z lewej — w polu gładkim. Na wstędze napis minuskułą gotycką: *secretum civitatis elbigensis*” (s. 63).

Gdańsk — „Pieczęć okrągła (50 mm), wyobraża w zakratowanym i ozdobnym polu, na wzburzonym morzu, wojenną fregatę z herbem miasta (dwoma krzyżami) na fladze, utkwionej w galeryę masztu. W otoku napis minuskułą gotycką: *secretum (gałązka) civitatis (gałązka) dantzi — ke (gałązka)*. Pieczęcie takie wyciśnięte na wosku wiszą przy pergaminach z r. 1413. 1418 i 1455 i znajdują się w Archiwum Głównym w Warszawie” (s. 68).

Na s. 69 dobra reprodukcja galw. z Muzeum Narodowego w Krakowie pieczęci z 1400 r. Widoczną na niej wielką kogę nazywa Wittyg „okrętem wojennym”.

Pojazd wodny występuje i na innych pieczęciach reprodukowanych w tej pracy:

Bnina z 1656. Odcisnięta na dokumencie z 1778 r. W kartuszu barokowym połączenie herbów Łódzia i Jasieńczyka (s. 20). Borek z 1781 (na dokumencie z tegoż roku) i bez roku (na dokumencie z 1777 r.). Na drugiej, o średnicy 35 mm, wyobrażenie łodzi, nad nią trzy baszty o szpiczastych daszkach. Środkowa najwyższa z dwoma oknami umieszczonymi jedno nad drugim. Na bocznych, okienka obok siebie. Na pierwszej — nad łodzią między dwoma basztami (jak na pierwszej) podwójna lilia, nad nią podkowa (s. 26). — Goraja (wojew. lubelskie). W drugiej połowie XVI w. należał do Górków pieczętujących się herbem Łódzia. Na pieczęci wyciśniętej na dokumencie z 1581 r. pieczęć o średnicy 37 mm. Na renesansowej tarczy z wbitym w burtę gwóźdź. W otoku napis: + *Sigilvm + Miasta + Gorai* (s. 76). — Górki Miejskiej (wojew. poznańskie). Na pieczęci o średnicy 32 mm wyobrażenie herbu Korab. Napis: *Sigilvm iudicy civitat Gorgen* (s. 77). —

Grzymałowa (Swarzędz). Woje-
wództwo poznańskie. Na pieczęci o
średnicy 27 mm wyobrażenie łodzi
z bramą forteczną na „śródkrećciu”.
Brama z trzema basztami. W bramie
rycerz z mieczem w dłoni
(herb Grzymała). Po bokach baszty
rok: 16 — 45. Odcisnięta na doku-
mencie z 1777 r. Z Archiwum Gł.
Akt Dawnych w Warszawie (s. 86).

Na pieczęci Górzna w Ziemi Do-
brzyńskiej — wyobrażenie ryby
między dwoma kulkami. Wycisnięta
na dokumencie z 1561 roku (s. 78).

W.A.D.

8. NIEMCZENIE NAZW STATKÓW WIŚLANYCH

Informację o niemczeniu nazw
statków wiślanych znajdujemy w
artykule *Hej Wisła, nasza Wisła...*
ogłoszonym w nrze 68 z dnia 10
marca 1918 r. krakowskiego „Il-
strowanego Kurjera Codziennego”:

„Polska się samookreśla! Były
czasy — dźwięk polskiej mowy roz-
legał się wzdłuż całego biegu króło-
wej rzek polskich. Przy ujściu za-
marł teraz już zupełnie. Szły ber-
linki z ładugą, szły tratwy do Gdań-
ska, rozbrzmiewały wesołe okrzyki
oryli i flisaków...” Teraz warsza-
wskie gazety podają: „Dziś będą
spuszczane na Wisłę dwa parostatki
świeżo zremontowane. Jeden będzie
kursował pod nazwą „Gener.-Gou-
verneur”, poprzednio nosił nazwę
„Płocczanin”. Drugi zaś, poprzednio
zwany „Gońcem”, obecnie będzie
się zwał „Pfeilem”. Dawny parosta-
tek „Hetman”, po przebudowie od-
powiedniej, otrzymał nazwę „Von
Geldern” i będzie kursował jako
statek pasażerski pomiędzy Warsza-
wą i Płockiem. Polska się samoo-
kreśla. Jeżeli tak dalej pójdzie, to
nawet szczupak, gdy będzie chciał
z jednej strony Wisły przepłynąć
na drugą, będzie musiał od Niem-
ców brać przepustkę. Ale już jako
„Hecht” (s. 6, szp. 1).

W.A.D.

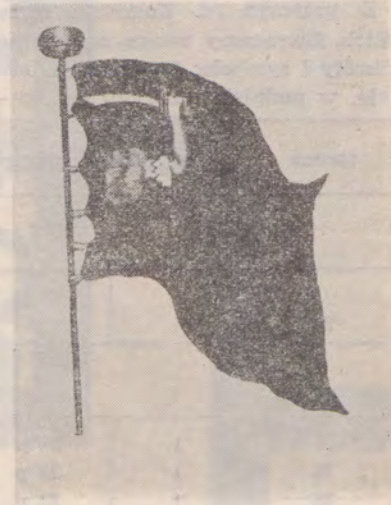
9. BANDERY POLSKIE W „ATLASIE” ALLARDA

Bandery polskie w atlasie C. Al-
larda. Takim tytułem opatrzyłem
informację o naszych banderach re-
produkowanych i opisanych w dziele
Carela Allarda pod długim tytułem
Nieuwe (hollandse) scheepsbouw,
(waar... etc., etc. wydany w Am-
sterdamie w 1965 r. Obecnie mogę
dać ich reprodukcję i opis wg tłumaczenia mgra Bernarda Janika.
Cfr „Nautologia” nr 1—2/67, s. 53
(Libellaria, poz. 3).



Polska flaga królewska. Na czer-
wonym tle ramię występujące z nie-
bieskiego koloru chmurki. Aż do
łokcia ubrane w białe płótno ze
złotego koloru mankietem. Szabla
koloru srebrnego. Klinga koloru
czarnego.

Flaga polska. Na czerwonym tle
biały orzeł.



Polska flaga m. Gdańska w Pru-
szech. Na czerwonym tle dwa białe
krzyże umieszczone jeden nad dru-
gim. Nad nimi złota korona.

Polska flaga m. Elbląga w Pru-
szech. Górna część biała z czerw-
nym krzyżem. Dolna część czerwona
z białym krzyżem. Na reprodukcji
widoczne dwa kwadraty.

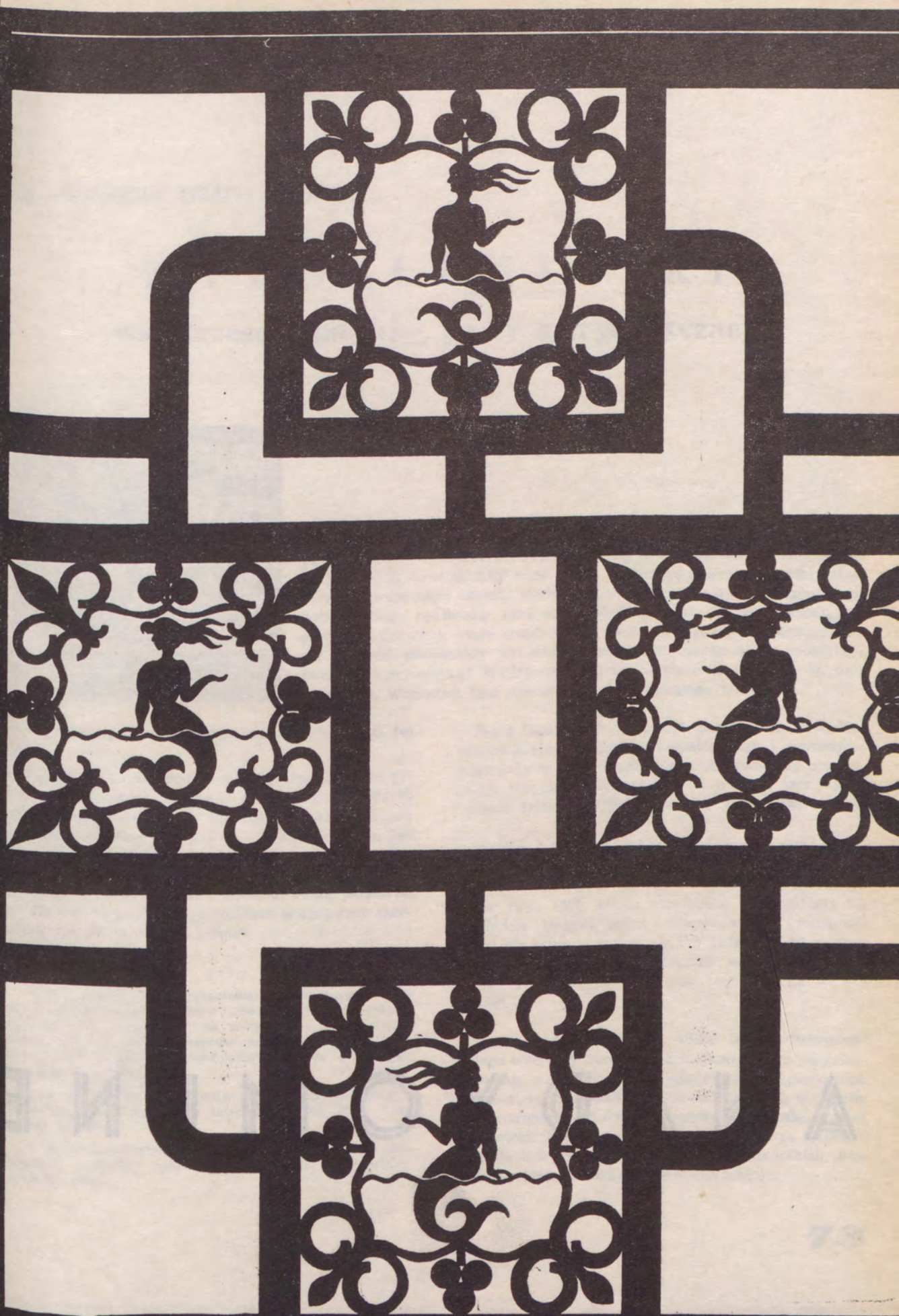
W.A.D.

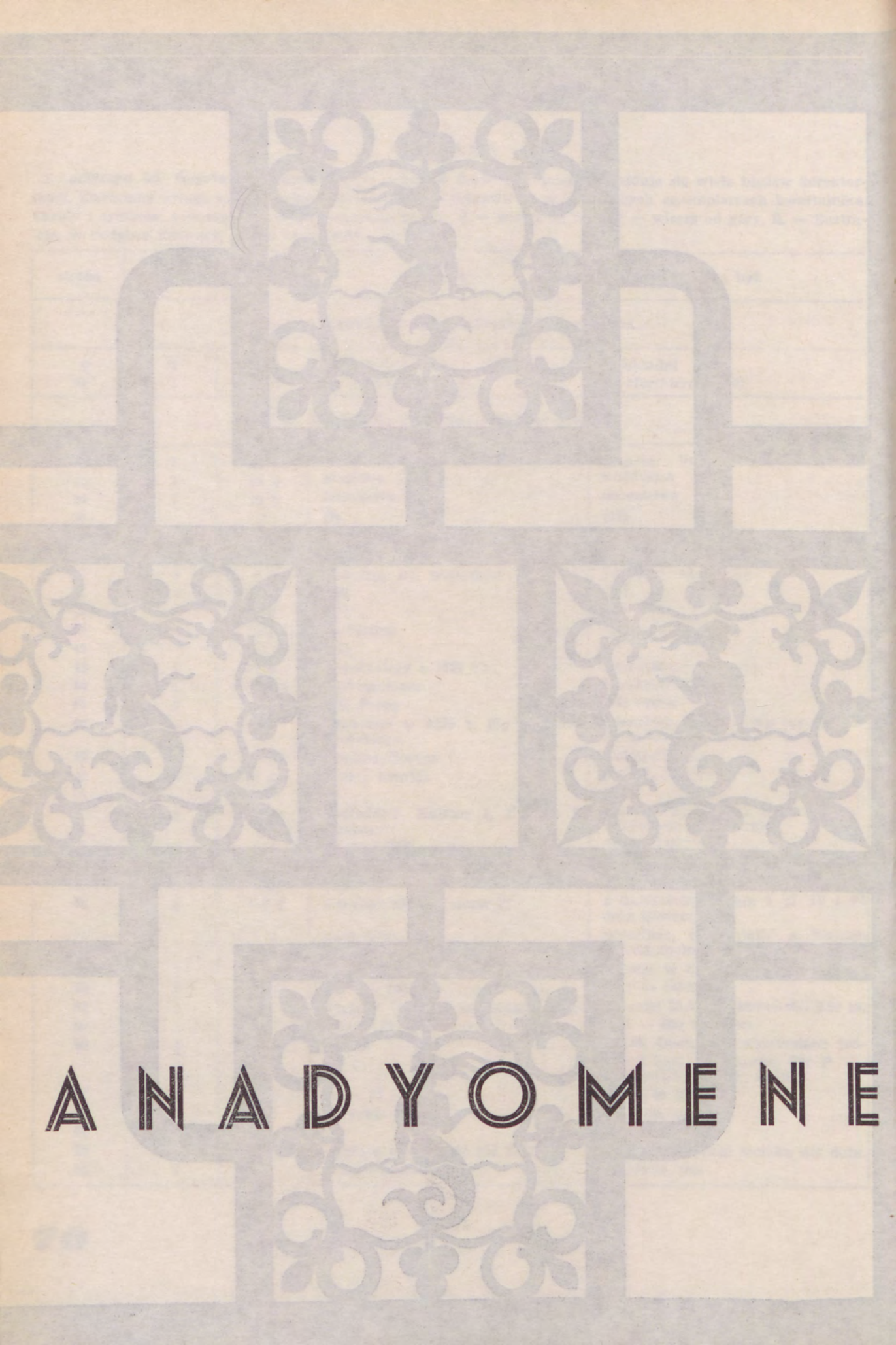


ERRATA

Z przyczyn od Komitetu niezależnych, w numerze 3-4/67 „Nautologii” znajduje się wiele błędów korektorskich. Zwracamy uwagę na ważniejsze i prosimy o ich poprawienie w posiadanych egzemplarzach kwartalnika. Skróty i symbole: 1 — szpalta lewa, 2 — szpalta prawa, d — wiersz od dołu, g — wiersz od góry, il. — ilustracja, w podpisie ilustracji etc., p — przypis.

strona	szpalta	wiersz nr	jest	ma być
W. A. DRAPELLA: <i>Od przykładni do przekładni...</i>				
9	1	1 g	przykładni	przekładni
21	1	il. [20]	D. Morthiera (1693)	D. Morthiera (1719)
M. PROSNAK: <i>Bałtycka sztuka korabnicza...</i>				
35	1	21 p		dopisać: Uppsala 1951
35	1	22 p	KOSSINA	KOSSINNA
35	1	22 p	szkolnictwa	szkutnictwa
36		il.	[7]	[12]
37	2	2 g	formotami	formatami
37	2	10 d	wychylony	wychylany
37	2	9 d	świadczą ich wizerunki	świadczą wizerunki
37	2	20 d	[10]	[11]
38	1	8 g	[11]	[10]
39	2	20 g	(kabestan)	(braszpil)
42		il.	[12]	[7]
43	1	12 d	szwedzkiego z 1520 r.)	szwedzkiego 1520 r.).
44	1	19/18 d	karbowaniem	blankami
44	2	il.	[14] <i>Próby</i>	[14] <i>Próba</i>
46		il.	<i>gdańskiej w 1299 r. Wg T. Małaczynskiego.</i>	<i>gdańskiej z 1299 r. Wg rys. T. Małaczynskiego.</i>
46	2	6 d	Holding-fjorden	Koldingfjorden
46	2	2 d	duże... klepki).	dwie [...] klepki).
84			84	48
48	2	2-3 g	(Galtabäck, Kalmar I, Kalmar V, Matham)	(Galtabäck, Kalmar, Bremen, Riddarholm, Matham)
48	2	5 g	do 40 DWT),	do 130 DWT),
48	2	9-10 g	od 3,50 m [...] do 2,44 m [...] i 2,77 m	od 3,50 [...] do 2,40 [...] i 2,77
48	2	12 g	(4,25 m)	(4,25)
48	2	4-3 d	z Galtabäck i „Kalmar I”	z Galtabäck, Kalmar I, II, IV i VI oraz Bremen
49	1	1 g	nośnością),	nośnością, oraz statki z Bremen i Riddarholmen),
49	1	28 d	Jeszcze w 1252 r.,	Jeszcze w 1232 r.,
50	1	4 g	1351 — 1463	1451 — 1463
50	1	18/17 d	długości 16,00 m i szerokości 6,00 m,	długości 23,50 m i szerokości 7,00 m,
50	2	29 g	(400 — 500 łaszków)	(400 — 500 łasztów)
50	2	1 d	s. 155.	s. 155. Obok nich wymieniano jednak i kogi 180 tonowe. Cfr P. HEINSIUS, op. cit., s. 101.
51	1	11 g	20 — 25 ludzi,	20 — 40 ludzi,
51	1	31 g	byli np. sztuka	byli np. szkuta
51	2	il. 10 d	(g)	(G)
52	1	1-2 g	większą stateczność niż duże.	większą dzielność morską niż duże.
52	1	il.	grzebieni fali	grzbiecie fali





A N A D Y O M E N E



STANISŁAW TELEGA (Szczecin)

Z P R O B L E M A T Y K I

współczesnej polskiej prozy marynistycznej*



spółczesność mierzymy nie tylko ostatnimi, powojennymi latami. W szerszym, historyczno-literackim znaczeniu, jest to okres sięgający od 1890 roku do chwili obecnej. Aby więc lepiej zrozumieć marynistykę ostatniego, powojennego okresu, trzeba sięgnąć do jej najszerzej rozumianego, współczesnego rodowodu. Jaką datę należy przyjąć dla jej narodzin, dla głównych przyczyn, które rozpoczęły w pewnym okresie długotrwały proces literacki zakończony wyodrębnieniem tematycznego nurtu morskiego, zwanego marynistyką? Wydaje mi się, że najwłaściwszą byłaby tu data 1898 roku, względnie lata dziewięćdziesiąte ubiegłego wieku.

Trzy główne fakty przemawiają za przyjęciem tej daty.

Pierwszy — to wydanie w r. 1898 powieści polarno-morskiej Wacława Sieroszewskiego pt. *Wśród lodów* i zapoczątkowanie nią całego cyklu dalszych powieści morskich tego autora, jak np. *Ucieczka*, *Jak liść jesienią*, *Beniowski*, *Ocean* czy też nowel, opowiadań i reportaży morskich, np. *Ingwa*, *Polowanie na wieloryby*, *Dwie wycieczki*, *Sachem*, *Ptaki przelotne*, a nawet wystąpień publicystycznych w sprawach morskich, np. *Dusza morska* i inne¹.

* Referat ten został przygotowany i przedłożony wszystkim uczestnikom I Zjazdu Pisarzy Ziemi Zachodnich i Północnych, który odbył się w 1967 roku w Szczecinie. Załączony tekst jest w zasadzie powtórzeniem tego referatu, zawiera jednak uzupełnienia powstałe w wyniku polemiki na Zjeździe.

1 WACŁAW SIEROSZEWSKI: *Dzieła w 20 tomach* [po szczególne tomy wydano w latach 1962—1965]. Wyd. Literackie. Kraków.

2 A. B. DOBROWOLSKI: *Dziennik wyprawy na Antarktydę 1897—1899*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich. Wrocław 1962.

Jak z tego widać, w r. 1898 morska twórczość Sieroszewskiego nie miała przypadkowego i sporadycznego jedynie charakteru, jak to obserwujemy u większości innych współczesnych mu pisarzy, lecz wykazywała zastanawiającą permanentność i ciągłość.

Drugim faktem był udział młodego uczonego, a jednocześnie świetnego pisarza, Antoniego Bolesława Dobrowolskiego, w głośnej wyprawie na Antarktydę w roku 1897, której rezultatem był napisany na pokładzie „Belgiki” jeden z najciekawszych i najśmielszych nie tylko w naszej, ale i w światowej literaturze pamiętników morskich, ogłoszony w całości dopiero w 66 lat później pt. *Dziennik wyprawy na Antarktydę*².

Znaczenie tej wyprawy i udział w niej Dobrowolskiego wpłynęły potem w niemałym stopniu na zainicjowanie przez niego, względnie jego bezpośrednich uczniów, sześciu polskich wypraw polarnych w okresie międzywojennym i dalszych pięciu po ostatniej wojnie światowej. Dzięki temu marynistyka nasza wzbogaciła się o wiele cennych dzieł pamiętnikarskich, niejednokrotnie o dużej wartości literackiej.

Trzecim wreszcie czynnikiem była głośna niegdyś, a zarazem pierwsza publiczna dyskusja w r. 1899 nad twórczością „tego pana co to po angielsku pisze powieści dla zarobku” czyli nad „emigracją zdolności” Conrada Korzeniowskiego, a tym samym roli, jaką w jego twórczości odegrało morze. Wiele z kwestii podnoszonych z tej okazji, powracać będzie potem długo w dyskusjach literackich.

Rok 1898 — to także data wydania, względnie druku kilku innych, mniej może wybitnych, ale za to przez dłuższy czas bardzo popularnych utworów morskich, jak np. powieści historyczno-morskiej Deotymy *Panienka z okienka*, powieści podróżniczo-morskiej Władysława Umińskiego *Na falach Atlantyku* czy *Sonetów morskich* Mariusza Żaruskiego ogłoszonych w „Tygodniku Ilustrowanym”.

Rok wreszcie 1898 to granica, wokół której oscylować będzie wiele innych, mniej lub bardziej wybitnych utworów o tematyce morskiej, jak np. poemat prozaiczny Stanisława Przybyszewskiego *Nad morzem* (1899), opowiadania Hajoty *Z dalekich łódów* (1893), powieść rybacka Artura Gruszeckiego *Tam gdzie się Wisła kończy* (1903), opowiadanie Melanii Parczewskiej *Nad morzem* (1893) oraz nieco wcześniejszych, ale wypływających z tego samego nurtu marynistycznego powieści, opowiadań czy wspomnień podróżniczych, np. Sygurda Wiśniewskiego *Dzieci królowej Oceanii* (1877), Henryka Sienkiewicza *Latarnik* (1881), *Znad morza* (1878), *Legenda żeglarska* (1884), *Listy z Afryki* (1892), Antoniego Sygietyńskiego *Na skałach Calvados* (1884), S. Szolca-Rogozińskiego *Żegluga „Łucji-Małgorzaty”* (1886)³ i wielu innych, dziś już zupełnie zapomnianych czy nieznanych, np. Józefa Siemiradzkiego czy Witolda Szyszy.

W podanych tu przykładach powtarza się szczególnie wyraźnie rok 1898, względnie lata zbliżone do tej daty. Powtarzają się lata dziewięćdziesiąte ubiegłego wieku. Wszystko to potwierdza znamieny fakt, że na długo przed *Wiatrem od morza*, bo prawie na trzydzieści lat przed jego wydaniem w r. 1922, istniały już w naszej literaturze dość różnorodne i stosunkowo duże załóżki literatury morskiej. Ich pojawienie się zbiega się z początkiem okresu tzw. „współczesności literackiej”, zaczynającego się w roku 1890, co dobrze świadczy o pewnej prawidłowości rozwoju tych motywów i wątków naszej literatury i to w czasie, gdy brakło naturalnych związków kraju z morzem.

Inaczej więc trzeba spojrzeć na *Wiatr od morza* Stefana Żeromskiego, w którym — przy całym pięknie jego historycznych wizji i uroku słowa — nie trudno dostrzec, zwłaszcza dziś, pewnych zasadniczych braków, np. zupełnego pominięcia w wizji historycznej XVII wieku polskiego zwycięstwa pod Oliwą czy walki kaprów polskich na Bałtyku już w XVI wieku.

Trudno też nie zwrócić uwagi na zawężenie spraw morskich i pomorskich do „Kępy Oksywskiej” z pominięciem reszty Pomorza czy do ograniczenia spraw morskich większego formatu właściwie tylko do dwu opowiadań ściśle morskich.

Tu zboczyć muszę na chwilę do spraw polemicznych. Otóż te ostatnie moje twierdzenia o *Wietrze od morza* wywołały u Leszka Proroka zasadnicze zastrzeżenia. Prorok ma mi za złe, że zestawiam „jednym techem” wymieniony tu dziewiętnastowieczny nurt marynistyczny z *Wiatrem od morza*⁴. Że przez to rzekomo nie doceniam wielkości artystycznej *Wiatru od morza* i jego roli w reedukacji morskiej naszego społeczeństwa.

Stawiając tak dziwny zarzut L. Prorok zdaje się zapominać, że nawet tak wybitni badacze Młodej Polski jak K. Wyka i A. Makowiecki zestawili w swych pracach drugorzędne, zupełnie nieraz zapomniane, nurty prozaiczne tego okresu, widoczne w powieściach np. St. Licińskiego czy St. Przybyszewskiego lub Muellera, właśnie z twórczością Żeromskiego, przy czym — „o zgrozo!” — dopatrywali się w zapomnianych powieściach tych autorów i całych nurtów ówczesnej epoki więcej antycypacji i pokrewieństw z naszą aktualną współczesnością ostatnich lat aniżeli z Żeromskim⁵.

Metodologicznie rzecz biorąc — zarzut jest więcej aniżeli anachroniczny. Z metorycznego zaś punktu widzenia zarzut jest niesłuszny dlatego, że przecież samo zestawienie to jeszcze nie zrównanie. A zrównywać dzieł nierównych sobie artystycznie nie miałem zamiaru ani też nie wynikało to z mych wywodów.

Przy sposobności pragnę też przypomnieć, że nawet tak wybitni znawcy Żeromskiego jak prof. Wacław Borowy i prof. Artur Hutnikiewicz uznali *Wiatr od morza* za nienajlepszy utwór Żeromskiego i zarzucali mu m. in. takie błędy jak „nurzące elementy erudycyjne”, „zbytni alegoryzm”, „zaciemnianie ekspresji”, „pomieszanie rodzajów literackich” itp.⁶.

W jednym tylko nie ma racji Hutnikiewicz, mianowicie gdy twierdzi, że to dopiero *Wiatr od morza* stanowi w naszej literaturze „zupełną nowość zarówno tematyczną jak artystyczną”⁷.

³ Pełny tytuł tego dzieła brzmi: „Żegluga wzdłuż brzegów Zachodniej Afryki na lugrze „Łucja—Małgorzata” 1882—1883. Warszawa 1886.

⁴ LESZEK PROROK: *Spór o proporcje i interpretacje*, „Rocznik Kultury i Sztuki”, Szczecin 1966, nr 2, s. 204.

⁵ ANDRZEJ MAKOWIECKI: *Młoda Polska dzisiaj*, „Polityka” 1967, nr 32.

⁶ WACŁAW BOROWY: *Motywy bałtyckie i gdańskie u Żeromskiego* (w jego książce: *O Żeromskim*. PIW. Warszawa 1960, s. 232).

ARTUR HUTNIKIEWICZ: *Stefan Żeromski*. Wyd. IV, 1964, s. 203.

⁷ Op. cit., s. 200.

Jak z przedstawionego tu, dziewiętnastowiecznego nurtu marynistycznego wynika, „nowość” ta miała dość duże i wcale nienajgorsze tradycje na długo przed Żeromskim. Jest jednak paradoksem naszej sytuacji politycznej, a zarazem wynikiem wielkiego talentu Żeromskiego, że nie tamten nurt marynistyczny, ale właśnie *Wiatr od morza* stał się na długie lata nie tylko olśniewającym dziełem literackim, ale zawołaniem naszej marynistyki.

Jest rzeczą zrozumiałą, że wyłanianiu się młodej państwowości z historycznego zapomnienia odpowiadała w jakiś szczególny sposób ta niezwykła genezis zapomnianego wybrzeża i zapomnianego morza, jaką przedstawia cała trylogia nadmorska Żeromskiego, szczególnie zaś *Wiatr od morza*. Była to genezis podwójnego rodzaju — historyczna i geograficzna. Obie wytyczały ponownie „*kierunek polskiemu westchnieniu*”, idącemu od wieków śladem Wisły ku morzu, obie nadawały odczuwaniu morza ów szczególny, ekstatyczny ton, sprzyjający i tak już silnie rozwijającej się wówczas mitomanii morskiej.

Historyczne tradycje *Wiatru od morza* próbowało w tym czasie podjąć — choć bez większego rezultatu artystycznego — paru pisarzy mniejszego lotu, jak Janusz Stępowski, Ferdynand Ossendowski,

czy Janusz Bohdan Rychliński. Podobnie niewielkie rezultaty przyniosły dziesiątki innych powieści morskich, zwłaszcza na tematy kaszubsko-rybackie, z których pewną wartość mają nowele Mieczysława Jarosławskiego i powieść Wandy Brzeskiej *Sprawa gminy Ceynowy*.

Trwalsze i bardziej owocujące skutki przyniosły utwory nawiązujące do pewnych motywów dziewiętnastowiecznego nurtu marynistycznego. W tym zakresie zwłaszcza dużym osiągnięciem i nowością w literaturze marynistycznej są *Opowieści morskie* Stanisława Marii Salińskiego i relacje wspomnieniowo-reportażowe Czesława Centkiewicza *Na wyspie chmurnej Północy* i *Biała foka*.

Z tym niewielkim bagażem artystycznym wchodził marynistyka międzywojenna do nowego okresu, wzbogaconego o wielki dostęp do morza i przemiany ustrojowe, ale opóźnionego o całe niemal dziesięciolecie, w którym morze stało się obszarem wykreślonym z narodowego obcowania.

W tej sytuacji rozwinąć się mogła w zasadzie tylko tematyka historyczna, kusząca już w czasie okupacji wielu pisarzy swymi perspektywami i analogiami historycznymi.

1. PROZA HISTORYCZNA

Z TYCH to właśnie inspiracji powstało już w czasie okupacji trytomowe dzieło Jana Władysława Grabskiego pt. *Saga o jarlu Broniszu*, której pierwszy tom ukazał się w 1946 roku. To wielkie, panoramiczne dzieło, mogło spełniać podobną rolę u progu nowej niepodległości, jaką odegrała na początku okresu międzywojennego trylogia nadmorska Żeromskiego, gdyby autor mitu o bitwie morskiej królów pod Zwłodziem (Solden) nad Bałtykiem wykazał więcej ambicji artystycznych i cierpliwości, potrzebnych do wielkiego dzieła. Tymczasem w tej postaci, w jakiej otrzymaliśmy *Sagę* jest ona w dużej mierze powtórzeniem Sienkiewiczowskich schematów historycznych czy fabularnych z Arkoną zamiast Kudaku i Sundem czy Jomsborgiem zamiast Zaporozża i Siczy oraz biało-czarną posągowością głównych bohaterów, przez co zamiast wielkiego dzieła sztuki otrzymaliśmy jedynie ciekawą czytankę historyczną.

Tym niemniej dzięki niej morze wkracza w historię Polski jako jeden z głównych czynników jej bytu i rozwoju, jest jednym z czynników jej ekspansji na Bałtyk od Gdańska po Rugię, odsłania mało znane czy spopu-

laryzowane dotychczas powiązania skandynawsko-polskie i realia morskie wczesnego okresu piastowskiego w X wieku. Warto też dodać, że historyczne powieści Gołubiewa czy Bunscha tylko fragmentarycznie dotykają spraw morskich. W rezultacie więc morska saga Grabskiego wypełnia puste strony naszej literatury morskiej, nie zapisane dotychczas przez powieść historyczną. Trudno bowiem na serio traktować utwory, które pod tym względem poprzedziły *Sagę* Grabskiego, a więc na wpół tandentną i na wpół mistyczno-fantastyczną powieść J. B. Rychlińskiego pt. *Róża korsarska*, wydaną w roku 1928, czy też prymitywną, pisaną dla ludowego odbiorcy, powieść Synoradzkiego *Wizymierz żeglarz* (1922)⁸, obie mające już dziś tylko wartość ściśle bibliograficzną.

Właściwy jednak zwrot w stronę powieści historyczno-morskiej nastąpił nieco później, głównie w twórczości dwóch pisarzy należących do dwu różnych pokoleń, mianowicie Jerzego Bohdana Rychlińskiego i Franciszka Fenikowskiego.

Jest rzeczą znamioną, że dopiero dzięki żarliwej pasji tych dwu autorów, o odmiennym profilu literackim, wypełniony niejako został niepisany testament morski Żeromskiego, wyrażony w przemówieniu z 1925 roku z okazji przyznania mu nagrody państwowej za *Wiatr od morza*.

⁸ Drugie wydanie tej książki wyszło w 1959 nakładem Lud. Spółdz. Wyd.

Pisarze ci zamknęli bowiem w swych 13 powieściach historycznych niemal cały bałtycki okres morski od X do XVII wieku, wypełniając go tematyką związaną z morską historią Polski i likwidując w ten sposób dotkliwą lukę, jaka istniała na tym odcinku w naszej beletrystyce morskiej.

Oczywiście nie byli to jedyni pisarze, którzy zajmowali się tego rodzaju tematyką, jednak żaden z nich — żeby przykładowo wymienić Janusza Rychlewskiego, Augustyna Necła, Włodzimierza Odojewskiego, Kazimierza Kłosa, Mariana Rucińskiego czy nawet Lecha Bądkowskiego⁹ — nie osiągnął tego poziomu artystycznego i tej konsekwencji w stwarzaniu swego rodzaju powieściowego, co J. B. Rychliński i Fr. Fenikowski.

Wystarczy dla porównania wskazać na rozpiętość tabeli wieków morskich zawartą w ich trzytętnastu powieściach historyczno-morskich, wypełniających wszystkie nasze głośniejsze historie morskie i pomorskie (wyjątek stanowi tu chyba tylko XII wiek Bolesława Krzywoustego):

Wiek	Franciszek Fenikowski	Jerzy Bohdan Rychliński
X	Długie morze	Szczęście z morskimi oczami
XV	Pierścień z łabędziem	Kulawy bosman
XVI	Kaper z „Morskiego Psa”	Galeon kapitana Mory
XVII	Baszta trzech koron	Fama kapitana Mory
	Smok króla Augusta	Madonna ze złota
	Rękopis z gospody	Latający Szkot
	„Pod Łososiem”	(Przygody Krzysztofa Arciszewskiego)

Obaj autorzy — Rychliński i Fenikowski — starali się w swych powieściach, szczególnie w trylogiach morskich, tworzyć świadomie pewne mity morskie, wychodzące nieraz daleko poza historię. Oczywiście takie ich święte prawo autorskie. Inwencja jednak, jaką w tym kierunku wykazał Rychliński — nazywany nie bez powodu „żeglarzem własnej wyobraźni” — nie była zawsze szczęśliwa, szła bowiem często w kierunku demonologicznym i sprzecznym z historyczną rzeczywistością. Tak było już w okresie międzywojennym z wszystkimi niemal jego utworami i to samo powtórzyło się tuż po wojnie oraz w ostatnim okresie twórczości, osiągając chyba swój szczyt w powieści o mistyczno-metempsychicznym charakterze pt. *Mafia wielkiego Fina*.

Jednym ze szczególnych mitów morskich stworzonych przez Rychlińskiego i powracających uporczy-

wie niemal we wszystkich jego powieściach i opowiadaniach jest kreacja Smętka jako mitu o „dobrym diable”, o demonie kuszącym swych bohaterów do wielkiej przygody, do wielkich czynów. W przeciwieństwie jednak do Smętka Żeromskiego czy Wańkowicza, jego sobowtór u Rychlińskiego jest zupełnie świadomym ich przeciwieństwem i negacją. A więc nie jest — jak u tamtych — skandynawską przywłoką, diabłem o germańskiej masce, który pobudza złe żądze i symbolizuje krwiożercze instynkty, ale przeciwnie — jest dobrym diabłem, ludowym demonem, świadomym tajemnych kunsztów żeglarskich i podszeptującym swym bohaterom wielkie, humanitarne, a nawet patriotyczne czyny. U Żeromskiego były wyraźne luki w koncepcji Smętka, m. in. w jego trudnym do wytłumaczenia — przy polskim brzmieniu imienia — skandynawskim pochodzeniu i sprzeczności z etnograficzną demonologią kaszubską. A więc istniała możliwość rewizji tego mitu czy jego poprawki, wnoszącej inne uzasadnione wartości.

Tymczasem Rychliński poszedł całkowicie drogą wła-

snej fantazji nie troszcząc się ani o historię, ani o demonologię kaszubską. Co więcej — tworząc postać niewątpliwie oryginalną, oddalił ją jednak od naszych powszechnych odczuć, dając jej wyraźne diabelskie rekwizyty, a jednocześnie ładunek patriotyzmu i dobrot.

Niestety — to symbol bez pokrycia i bez tej urzekającej siły talentu, którą pokazał Żeromski w swej wielkiej wizji historycznej, za to symbol z dziwnymi rekwizytami, spod których wystają Smętkowi dość żenująco rogi diabelskie i włochate uszy. W rezultacie więc mit o tak pojętym Smętku, który — nawiasem mówiąc — autor uważa za centralne zagadnienie swej twórczości, szkodzi, a nie pomaga twórczości Rychlińskiego. Poza tym stanowi wyraźne zapożyczenie pewnej myśli z Conradowskiego Almayera, który wyprowadził „tego osobliwego czarta, którego zadaniem jest jątrzyć pamięć ludzi, żeby nie zapomnieli o istotnym znaczeniu życia”. Ale jest zapożyczeniem, które u Conrada spełnia inną, wcale nie demoniczną rolę.

Toteż tylko tam, gdzie Rychliński usunął zupełnie z pola widzenia obsesyjnie stworzoną i nieudaną postać Smętka, a wprowadził mity morskie oparte o pewne fakty historyczne, osiągnął wybitniejsze rezultaty artystyczne. Widać to wyraźnie w dwóch powieściach

⁹ LECH BĄDKOWSKI: *Pieśń o miłosnym wleńcu* (1961), K. KŁOS: *Kacper z „Panny Wodnej”* (1961), A. NECEL: *Krwawy sztorm* (1961), W. ODOJEWSKI: *Żeglarze króla jegomości* (1957) i *Spisek czarnych ortów* (1957), J. PERTEK: *Zwycięstwo pod Oliwą* (1961), J. RYCHLEWSKI: *Admirał i junga* (1954), M. RUCIŃSKI: *Opowieści morskiej fali* (1956), A. ŚWIRSZCZYŃSKA: *Arkona, gród Świętowiada* (1945), SŁ. SIERECKI: *Strażnicy morza* (1951).

jego trylogii morskiej, a mianowicie *Galeonie kapitana Mory i Famie kapitana Mory*. Natomiast w ostatniej części tej trylogii, *Madonnie ze złota*, gdzie znowu pojawia się nieoczekiwanie obsesyjny Smętek, powieść ulega alegorycznemu spłyceniu i nawrotowi do dawnych uproszczeń. O osiągnięciach można zatem mówić tylko przy dwu pierwszych powieściach trylogii. Natczelną sprawą są tu problemy konkretnych ludzi, awansowany zaś do godności mitu morskiego kapitan Murray, zwany z polską Mory, uzyskuje barwne i dramatyczne rysy geniusza budującego flotę, którą jednak, po świetnym zwycięstwie pod Oliwą, lekkomyślność króla skazuje na zagładę.

Dzieje kapitana Mory i jego załogi pokazane zostały na barwnym tle XVII-wiecznego Gdańska, jego intryg i matactw, krzyżujących się interesów polskich, szwedzkich i gdańskich, ciemnego świata spelunek portowych, zamorskich statków, Cyganów, Maurów, szpiegów i jurgielników, kaprów i mieszczan. Trzeba przyznać Rychlińskiemu, że dzięki dużej zdolności kreacjonistycznej „czysta historia” nie ugniata tych powieści, ani nie rozwleka akcji, przeciwnie, świat fikcji powieściowej bierze górę nad historią, urasta do samoistnego bytu i w ten sposób ułatwia narastanie mitu morskiego.

W wielu szczegółach ta właśnie zdolność kreacjonistyczna autora w tworzeniu XVII-wiecznej „famy” morskiej jest wysokiej klasy. I gdyby nie przesadna machina właściwych Rychlińskiemu chwytów powieściowych, załatwiających Walter Scottem i Dumasem, owych tajemniczych przebrań, tajemnych przejęć podziemnych, podsłuchów u komina itp. — trylogia nabrałaby większej głębi i oryginalności.

Inaczej natomiast ukształtowany jest powieściowy świat Franciszka Fenikowskiego, u którego historia przeważa nad fikcją. Tu mity morskie wyrastają jakby bezpośrednio z samej historii, ze skrupulatnie gromadzonych faktów, mniej natomiast z samego kreacjonizmu powieściowego, z podszeptów fantazji czy intuicji. Spowodowało to z jednej strony — większą realność wizji historycznej, z drugiej jednak — obciążło nadmierną zbędnością szczegółów, ugniętość w przy ciężkich i rozwlekłych epizodach.

Jeszcze w *Długim morzu* — rewizjonistycznej powieści o Mieszku I jako mądrym, ale i bezwzględnym

władcy, pragnącym zawładnięcia pomorskiego Bałtyku — uruchamia autor bogaty arsenał realiów, pilnując skrupulatnie faktów i scen historycznych i usuwając z dotychczasowego mitu o Mieszku I wszystkie miękkie rysy dobrotliwego apostoła, a uwypukla twarde oblicze typowego władcy. Nie skrepowany jednak nadmiernym zapisem i faktografią historyczną, daje często szeroki upust swej fantazji, pogłębia warstwą przygodową czy ściśle historyczną bogatą scenerię obyczajową i ludowo-poetycką, dającą wolne pole do opisu poetyckiej wrażliwości autorskiej.

Ale już w XVI-wiecznej trylogii o powstaniu i zagładzie polskich kaprów — a więc w powieściach *Kaper z „Morskiego Psa”*, *Baszta trzech koron* i *Smok króla Augusta* — poddał się Fenikowski więcej historii aniżeli samej wizji, więcej kronikarstwu aniżeli mitowi morskiemu. Wykazał wprawdzie dużo trafnego instynktu pisarskiego podejmując temat prawie nietknięty spojrzeniem pisarza. Temat o epickim charakterze i dramatycznym przebiegu. Pisząc jednak tę trylogię — a co gorsza — drukując jej części w rocznych odstępach nie osiągnął potrzebnego dystansu i nie dokonał pewnych skrótów czy poprawek, potrzebnych dla nadania trylogii odpowiedniej zwartości kompozycyjnej i treściowej.

Toteż stosunkowo zwięzła i staranna akcja w pierwszym tomie rozlaży się już w drugim, a w trzecim gubi się i zatracza w natłoku luźnie powiązanych szczegółów, nie związanych z głównym nurtem powieści. Historia przytłacza tu po prostu materiał ściśle literacki, który częściej układa się w młodzieżowy model powieściowy aniżeli ambitne dzieło sztuki.

Jeżeli jednak odbieramy te książki z dużą satysfakcją, to dzieje się tak na skutek przepojenia ich technicznie prawdziwej poezji — w stylu, obrazowaniu, odczuciu przyrody, w umiłowaniu dawności historycznej — a poza tym dzięki temu, że przewyższają one wszystko, co dotychczas w okresie międzywojennym napisano na tematy historyczno-morskie, żeby przypomnieć tylko naiwną powieść Ossendowskiego *Pod polską banderą* czy powiastkową książkę Marii Czeskiej-Maczyńskiej *W obronie Gdańska* lub słabiutkie opowiadania młodzieżowe samego Rychlińskiego, np. *Skarbiec Bałtyku* czy *Był bóg pod Oliwą*.

2. PROZA RYBACKA

A. Trylogie

INNEGO typu „historia”, zamaskowaną tylko współczesną tematyką obyczajową, są motywy rybackie w powojennej literaturze marynistycznej. I one wyrażają początkowo z doświadczeń i materiałów pier-

wszego dwudziestolecia, mianowicie z problematyki życia rybaków przybrzeżnych, odznaczających się podwójną „morsko-lądową duszą” i geografiami zamieszkania w promieniu Kępy Oksywskiej czy Półwyspu Helskie-

go¹⁰. Wyrażają tę problematykę trzy znamienne trylogie rybackie:

1) Niny Rydzewskiej: *Rybacy bez sieci* (1958), z zaczęty, lecz nieskończonym trzecim tomem; 2) Augustyna Necla: *Kutry o czerwonych żaglach* (1955), *Saga o szwedzkiej checzy* (1957), *Okrętnicy spod nordowej gwiazdy* (1959); 3) Juliusza Znamierowskiego: *Vulkan AG* (1962), *Zielone światło* (1963) i *Trzecia twarz miasta* (1966).

We wszystkich trzech trylogiach dominuje problematyka środowisk i pokoleń. Tylko u Necla są one niezmiennie i zwarte, zamknięte jednoznaczną perspektywą jak na obrazkach ludowych. U Rydzewskiej rozkrusza je wyszerzenie się młodych pokoleń przez zmiany zachodzące w rozbudowującej się gospodarce morskiej. U Zamierowskiego przez wojnę.

Najciekawszy i najbardziej pogłębiony obraz stworzyła Rydzewska. Jej *Rybacy bez sieci* — związani nie tyle z morzem, ile ze środowiskiem wielkiego jeziora wdzydzewskiego na Kaszubach — przedstawiają dzieje trzech pokoleń, wstrząsanych klęskami rodzinnymi i dziejowymi na przestrzeni dwu wojen światowych. A przecież droga wędrówek rodziny Molendów jest w tym ogromnym czasie niewielka, leży na linii wspomnianego jeziora i Gdyni. Jest to droga jednego domu i jednego rodu, wokół których nawarstwiają się liczne wątki innych rodzin, bliższych czy dalszych powinowatych lub wątki spraw narodowych i obyczajowych. Niezmienny jest tylko dom Molendów nad jeziorem, jak jakiś gród średniowieczny, niezmienny świat wierzeń i obyczajów starego pokolenia. Zmienne jest natomiast osiedle czy miasto nad morzem — Gdynia. Tu dopiero następują odchylenia od norm obyczajowych i moralnych młodszego rodu Molendów.

Jak wiadomo Rydzewska nosiła się z zamiarem napisania trzeciego tomu swej trylogii, stworzenia wielkiej panoramy społeczno-rybackiej, zbierała do niej materiały, poświęciła mu, przed swą nieoczekiwaną śmiercią, cały wolny czas. Ale nie brak trzeciego tomu jest mankamentem niedokończonej trylogii, lecz liryzm rozsadzający epickość książki, liryczne widzenie świata, nieraz bardzo piękne i plastyczne, ale prowadzące do tego, że obie powieści są właściwie jednym nurtem liryzmu, nie pozwalającym na głębsze i ostrzejsze widzenie spraw i dramatów ludzkich. Tym niemniej w ogólnym obrazie nadbałtyckiego świata rybackiego jest ta niedokończona trylogia rybacka cenną pozycją, pozwalającą lepiej rozszyfrować niejednorodny, różnorodny charakter świata rybackiego.

W podobny, choć oczywiście inaczej przedstawiony, świat rybacki, wprowadza nas trylogia Augustyna Necla, jak i w ogóle wszystkie inne jego książki.

Dla właściwej oceny jego twórczości należy od razu określić ją jednoznacznie jako literaturę typowo ludową, mimo literackiego szlif nadanego jej przez literackiego opiekuna, Fenikowskiego. Ludowość literatury Necla wyraża się charakterystyczną strukturą, pełną uproszczeń psychologicznych, cudownych wydarzeń, bohaterstwa bez zmały, mechanizmu zła i dobra działającego według określonego wzoru oraz kronikarskiego toku opowiadań — tak jak to widzimy na ludowych malowankach na szkłe.

W ludowości tej brak jednak pewnego elementu, który by jej nadał oryginalny, świeży charakter, mianowicie ludowej obrazowości języka. W przeważający bowiem sposób dominuje tu poprawna, szkolna polszczyzna, pozbawiona indywidualnego wyrazu i przez to bardzo szara, jednostajna, a chwilami nawet wprost nudna. Toteż nie w języku leży wartość Neclowskiej twórczości, lecz w trafnym przedstawieniu rozlicznych wątków i motywów życia rybackiego, w ciekawej próbie uchwycenia zacierającej się już tradycji, zachowanej tylko w legendach i mitach rodzinnych, w ogromnym bogactwie konkretów kaszubskich i rybackiego życia. Bezcenna zaś wartością książek Necla jest ich żarliwość w tropieniu śladów polskości, która w życiu jednostki czy całej gromady urasta do wartości nadrzędnej.

Pod tym względem książki Necla, podobnie zresztą jak wszystkie inne wymienione tu trylogie rybackie, są przepełnione prawdą o zagubionym plemieniu słowiańskim, dla którego polskość stała się w straszliwym, wiekowym osamotnieniu, w ciemności historycznych nocy bałtyckich, ostoją oporu przeciwko niemieckiemu zalewowi i wynarodowieniu. Stąd może w żadnej z dotychczasowych powieści czy opowiadań rybackich nie mówi się tyle i w taki sposób o ojczyźnie, „Matce Polsce”, jak u Necla, choć zwrot ten spotykamy już u Gruszeckiego i Żeromskiego.

Jedną ze szczególnych ambicji autora są nieporadne, ale ciekawe próby przekazywania całości pewnych dziejów i mitów, pewnych zamkniętych okresów życia jednostek i całych narodów na przestrzeni co najmniej półwiecza, jeśli nie całego wieku. Powstają z tego — kosztem literackiej spójności — długie „opowieści-sagi”, „opowieści-baśnie”, olbrzymie kroniki, czy „opowieści-mity” rodzinne. Charakteru sag nabierają te książki także dlatego, że sugerują niepowtarzalność odchodzącego w legendę i zapomnienie świata.

¹⁰ Warto dodać, że już w okresie międzywojennym mieliśmy dwie trylogie rybackie, choć ich związki wewnętrzne były nieco luźne, mianowicie: JERZEGO BĄDROWSKIEGO: *Na polskiej fali* (1927), *Złotofka* (1928) i *Sosenka z wydm* (1930) oraz WANDY BRZESKIEJ — niestety nie dziś zapomnianej — powieści: *Sprawa gminy Ceynowy* (1938), *Syn czarownicy* (1937) oraz *Maszopie* (do dziś w maszynopiśmie, do dziś niewydana).

Przyjmując jednak powieści Necla-samouka jedynie w konwencji ludowej, trzeba podkreślić ich nadmierny sentymentalizm i sielankowość; bohaterowie mówią zbyt bladym i szlachetnym językiem, za często i za szlachetnie płaczą, wzdychają i rumieniają się, a ludowy ptak-mewa, odgrywający rolę ludowego opiekuna i stróża, bierze np. udział w ludowym weselu, a potem — jak przystało wiernym zwierzętom w baśni — umiera, nie mogąc przeżyć ze wzruszenia i radości widoku pana wracającego po kilkunastu latach tułaczki.

Tylko morze nie ma sielankowych barw i sentymentalnego wpływu na rybaków. Jest rzeczą znaną, że w tych kronikach, ociekających sentymentalizmem, zarówno fizyczne widoki morza, jak i walka o połów, czy samo morze w sztormowej lub jesiennej pępowinie, ma zawsze zły, nieprzyjazny charakter. Tu Necel-rybak nie pozwala zapanować nad sobą Necelowo-pisarzowi, tłumi w sobie mimo woli wszelką skłonność do sielanki i pokazuje morze w surowych, skąpych i nieprzyjaznych kształtach. Przeważnie jednak jest ono burzliwe, złe i groźne dla wątych żagli. Tylko silni mogą je pokonać. „*Ale silnym morze zawsze ulega*” — formułuje gdzieś swe myśli.

W inny świat rybacki wprowadza nas Juliusz Znamierowski w swej trylogii. W przeciwieństwie do wsi rybackich Rydzewskiej czy Necla, zagęszczonych od przesądów i wierzeń ludowych, prymitywnych i zacofanych technicznie, tu występują rybacy z małego, ale nowoczesnego zamożnego miasteczka rybackiego, leżącego w niemieckiej części Wybrzeża, tuż przy przedwojennej granicy polsko-niemieckiej. Pierwszą nowością jest tu środowisko, a więc małe miasteczko, a nie wieś, drugą sami rybacy, mający w sobie coś ze świata na wpół robotniczego i na wpół mieszczańskiego. Życie tego miasteczka pokazuje Znamierowski w trzech zasadniczych fazach — tuż przed wojną, w czasie wojny i kilkanaście lat po wojnie.

Z całej trylogii tylko część pierwsza — *Vulkan AG* stanowi ciekawą, dopracowaną konsekwentnie całość i posiada wyraźnie postawioną problematykę. Dwie dalsze natomiast zatracają o mistyfikację, gubią zasadnicze myśli i wątki, wyrażone w części pierwszej, są rozgadane i nie nowe w części drugiej, a sztuczne

i sensacyjnie splecione w trzeciej części. Jest to więc trylogia więcej z nazwy aniżeli z koncepcji i kompozycji.

A przecież część pierwsza zapowiadała się interesująco, posiadała dwa oryginalnie pokazane zagadnienia — jedno typu socjologicznego (środowisko), drugie morsko-politycznego. Rybacy stanowili w życiu ciekawie pokazanego miasteczka zwartą grupę, całkowicie jeszcze niezniemczoną i trochę w swej morskości internacjonalną. Dla nich ojczyzną była nie tyle narodowość, ile morze. Ono też stanowiło nie tylko tło ich egzystencji, ale również element filozofii życiowej, wykładnik stosunku do życia. „*Morze jest przekleństwem ludzi, których nie chce wyżywić ziemia*” — określiła to trafnie jedna z żon rybaków.

Drugim generalnym zagadnieniem powieści stała się sprawa oporu przeciw narastającemu hitleryzmowi, który otwiera „drogę do strachu” również, w najtrudniejszym do zdobycia, środowisku rybackim. Demonstracja tego zagadnienia pozwala nadać powieści odpowiedni podtekst o dużej dramatycznej sile.

Niestety — nie można tego powiedzieć o dalszych częściach, w których — zwłaszcza w *Trzeciej twarzy miasta* — autor zamiast pokazać problem, dopiero go poszukuje, ułatwiając sobie sprawę pospolitymi schematami i swoistym happy-endem.

Z tego właśnie klimatu mistyfikacji, pośpiechu i bylejałości artystycznej wywodzi się też inna, równie nieudana powieść rybacka Znamierowskiego *Jutro będzie młodszy* (odnosząca się do szczecińskiego regionu), oraz powieść Czesława Czerniawskiego pt. *Wielki rejs* (1966). Słabość tej ostatniej, przedstawiającej — na wybrzeżu gdańskim — dzieje przodującego kutra rybackiego, jest szczególnie żenującym przykładem literatury „usługowej”, banalnej zarówno w przedstawianiu problemów, jak i opisach i tzw. „chwytach literackich”. Próba odczytania z nowej — czasowo — pozycji losów przodującej niegdyś we współzawodnictwie załogi rybackiego kutra, mogłaby być odkrywcza i demaskatorska, gdyby autorowi starczyło choć trochę odwagi do pokazania drastycznych problemów i trochę ambicji w unikaniu banałów słownych, bowiem dla autora każdy skrawek błękitu morza jest „wesoły”, promień słońca „złocisty”, a każde trudniejsze uczucie — „takie jakieś”.

B. Miniatury i mistyfikacje

Wymienione tu powieści starały się pokazać najszerzej, choć nie zawsze najlepiej, sprawy rybaków przybrzeżnych, ich strukturalne, lądowo-morskie życie na bałtyckim wybrzeżu. Temat ten kusił przede

wszystkim do wielkich form epickich, ale dawał też duże możliwości i dla małych form, szczególnie miniaturowych, opowiadań czy nowel. W tym właśnie kierunku poszli dwaj pisarze: Mieczysław Jaro-

sławski w zbiorze opowiadań *Bunt na Dalmorze* i Mieczysław Zydler w zbiorze szkiców i miniatur *Chleb to razowy*.

Nowele Jarosławskiego powstawały w latach 1929—1946, lecz wydane zostały dopiero w 1957 roku. Czas ich wydania nie pokrywa się więc z ich czasem artystycznym, mimo że większość z nich zachowuje nadal pewne swoje wartości, np. autentycznego realizmu i folkloru rybackiego. Ich czas artystyczny wyraża się głównie silnymi, jednorodnymi uczuciami, mocnymi nastrojami, demonizacją życia i morza. Proste w zasadzie dramaty swych rybaków-chłopów przedstawia autor zwięźle i plastycznie, podkreślając nie tyle morskie, ile ich „lądowo-chłopskie” konflikty i cechy, np. chciwość posiadania ziemi, domu, łodzi, sieci, czy nawet wyrzuconej przez fale „beczki” (*Wrak, Budacja czy Beczka niezgody*).

Inny trochę charakter mają miniatury Zydlera. Są one rezultatem długoletnich i bezpośrednich obserwacji autora, mieszkającego niejako „programowo” w nadmorskiej wiosce rybackiej. Przedstawia w nich małe radości i smutki tej wioski, małe przygody i małe szczęścia małego światka, zamkniętego między morzem a ziemią. Żadne jednak z tych opowiadań, nieraz bardzo drobiazgowo wykończonych w szczegółach, nie ma swej wielkiej metafory, żadne nie angażuje uczuciowo czytelników w dramaty, które by wydobywały w nowy sposób prawdy ludzkie.

Zydler pokazuje stary, rybacki świat przybrzeżny, w którym rybołówstwo zaczyna się i kończy na wybrzeżu, ograniczonym do przysłowiowej — żeby użyć porównania Żeromskiego — „Kępy Oksywskiej”. W ten sposób zamyka obraz świata, który długo towarzyszył naszej literaturze jako jedyny i wyłączny świat rybacki. Obraz stworzony jeszcze przez Gruszeckiego przed pierwszą wojną światową, a potem kontynuowany w okresie międzywojennym przez J. Bandrowskiego, W. Brzeską, N. Rydzewską, St. Balickiego, i M. Jarosławskiego.

Dopiero zmieniona rzeczywistość powojenna przyniosła w tym obrazie zasadniczą zmianę — rozszerzyła niepomniernie jego zasięg geograficzny od Gdańska aż do szczecińskiego przymorza — i zmieniła gruntownie skład socjologiczny wsi rybackiej. Już nie będą to Kaszubi, czy zasiedziali od wieków rybacy z „Kępy Oksywskiej”, lecz świeżo przybyli z różnych stron kraju pół-chłopi, pół-klusownicy, którzy wśród wysepek Szczecińskiego Zalewu, wód Odry i Regalicy pędzić będą barwny, niespokojny żywot.

Ten świat pokazany zupełnie fałszywie, socrealistycznie, w nieudanej powieści Marii Bonieckiej z lat pięćdziesiątych pt. *Nad Wielkim Zalewem* (1950) i za-

sygnalizowany w literackich reportażach Franciszka Gila pt. *Ziemia i morze* (1954), lecz zanadto przez niego upatetyczniony i zabarwiony nutką heroicznego pionierstwa, znalazł wreszcie po latach swego naturalnego piewce w innym szczecińskim pisarzu-rybaku, Czesławie Schabowskim. Zbiór jego realistycznych, żywiołowych opowiadań rybackich pt. *Pirat i Magdalenka* (1963) zasługuje — mimo wielu braków — na uwagę. Autor bowiem, który sam wyszedł z podobnego, klusowniczo-rybackiego świata znad Wisły, szybko zadowolił się w jego szczecińskim żywiole — i jako rybak, i jako pisarz. Nic dziwnego, że tylko on mógł pokazać z taką prawdą ten niezwykle żywy, trochę dziki i bezpański archipelag rybacki, leżący w rozlewisku Odry, Regalicy, wielkiego Jeziora Dąbskiego oraz Szczecińskiego Zalewu, jego szczególną urodę różnych wysepek-puszczy, wysepek-chaszczy, kanałów, przekopów, przesmyków, w których rozpleciło się bujnie rybacko-myśliwskie życie. Uchwycenie tego bogactwa i rodzącego się z wolna ładu i moralności wśród rozpitego, lekkomyślnego, a jednocześnie pełnego fantazji świata rybaków, klusowników i piratów rybackich oraz ich rybacko-łowieckich namietności — oto niewątpliwe zalety książki Schabowskiego, novum w rybackiej tematyce marynistycznej.

Mimo że książka posiada jeszcze sporo surowości w literackim opanowaniu materiału, a zwłaszcza zbyt dużo psychologicznych uproszczeń, to jednak jest autentycznym dokumentem i zapowiada dobrego pisarza.

Nie można tego powiedzieć o książce J. Znamierowskiego, która podejmuje temat rybacki już na pełnym Morzu Bałtyckim w okolicach Świnoujścia, mianowicie w wydumanej „pod konkurs” (i — o dziwo! — nagrodzonej na tym konkursie) powieści pt. *Jutro będę młodszy*. Niezależnie od fałszywych realiów rybacko-morskich, podważających samą koncepcję powieści — morze spełnia w niej rolę „dzikiej prerii przygodowej”, na której może łowić każdy, kto ma na to ochotę i kuter, a rybołówstwo staje się nie zawodem, lecz zajęciem dającym sfrustrowanym rybakom-amatorom z wyższym wykształceniem jedyną w kraju szansę łatwego wzbogacenia się i niezależności od przykrych szefów i przełożonych. Wystarcza jednak jedna poważniejsza awaria na morzu, aby tych „dziko-zachodnich” rybaków przekonać nagle o wyższości spółdzielczej gospodarki rybnej nad indywidualną i skończyć z banalną „przygodą”.

Ale nawet i ta powieść — łącznie z nieudaną powieścią rybacką M. Bonieckiej *Nad Wielkim Zalewem* — jest znamienym dowodem zainteresowania innymi

niż dotąd geograficznymi regionami. Przesunięcia z Gdańska, z jego nieśmiertelną „Kępą Oksywską”, aż do Szczecina i Rugii oraz ewolucji od tradycyjnych

postaci rybaków-Kaszubów do rybaków bez tradycji i historii, z zupełnie innym folklorem środowiskowym.

C. Dalekomorska specyfika

Wyodrębnienie „przybrzeżnej” tematyki rybackiej od ogólnej nie wynika z ciasno pojętej klasyfikacji, ale z konieczności podkreślenia znamienych różnicowań tej tematyki. Literatura bowiem obu dwudziestolecia narzuciła naszej wyobraźni jako dominujące i niemal jedyne zjawisko rybackie naszej rzeczywistości — obraz rybaków przybrzeżnych czy nadmorskich, a nawet śródlądowych, natomiast nie wyeksponowała jeszcze świata rybaków dalekomorskich, których specyfika pracy upodabnia do marynarzy.

Wprawdzie rybołówstwo dalekomorskie zaczęło się rozwijać u nas już w roku 1931, kiedy to polska bandera rybacka oderwała się od Bałtyku i po raz pierwszy pojawiła się na Morzu Północnym, ale były to wciąż skromne początki. Dopiero w pełni rozwinęło się rybołówstwo tego typu w drugim XX-leciu i wytworzyło oprócz znamienych faktów gospodarczych także ciekawe zjawisko socjologiczne, mianowicie pojawienie się dużej społeczności rybackiej (około 9000 osób), pracującej na wielu morzach i reprezentującej najwyszczególniejszy charakter pracy na morzu — od elementów połowowych i pracy technicznej po ciężką pracę fizyczną.

Ten, nietknięty niemal zupełnie w okresie międzywojennym, temat — poza reportażową książką Czesława Centkiewicza o rybakach norweskich pt. *Biała foka* — nie angażował zbytnio również po wojnie wyobraźni pisarskiej, głównie ze względu na trudno dostępne dla pisarzy środowisko. Tym też tłumaczy się m. in. słabość i wtórność dwu powieści, mianowicie Janusza Meissnera *S/t „Samson” wychodzi w morze* (1951) oraz Stanisława Goszczurnego

Między ogniem a morzem (1963). Pierwsza jest prymitywnym „produkcyjniakiem” lat pięćdziesiątych, druga dziennikarską powieścią „na temat” o pożarze na rybackim trawlerze i to powieścią podaną według najbardziej stereotypowych schematów i przeżyć.

Inaczej nieco odczuwamy rybacką powieść Stefana Lubicza pt. *Łowcy fok* (1957). Przedstawia ona wprawdzie również w schematyczny i banalny sposób współczesną problematykę młodzieżową, zawiera jednak dużo świeżości i autentyczności w opisach przyrody nieznanego nam dotąd Morza Baffina.

Książką w pełni autentyczną i jednocześnie ambitną artystycznie są dopiero opowiadania Jerzego Pachlo-wskiego pt. *Delfiny idą pod wiatr* (1963). Większość z tych opowiadań dotyczy Morza Północnego i to nadaje im jednolity charakter (wyjątkiem są reportaże afrykańskie). *Delfiny* przenoszą nas w szczególnie świat ludzi morza i ich konfliktów, wynikających z niesłychanie ciężkich warunków pracy rybackiej, a jednocześnie dają nam obraz odwiecznych losów człowieka — miłości, okrutnej śmierci, wyobcowania jednostki, pustki życia przy nadmiarze sił fizycznych itp. Autor wykazuje dużo refleksji, autoironii, a jednocześnie humanistycznego stosunku do ludzi skrzywdzonych i upośledzonych przez los. Nadaje to dużo ciepła i prawdy tym opowiadaniom, płynącym z umiłowania życia; zadumy nad losami człowieka. Warto też dodać, że osiągnięcia te zawdzięcza autor nie tylko talentowi, ale i długoletniej, programowo niejako podjętej pracy na morzu w charakterze rybaka dalekomorskiego.

3. LITERATURA POGRANICZA

INNEGO rodzaju przeżycia i wrażenia przyniosła literatura podróżniczo-wspomnieniowa, rozwijająca się coraz bujniej w ostatnim dziesięcioleciu. Wprawdzie stanowi ona tylko pogranicze literatury pięknej, ale pogranicze najmocniej z nią zazębiłone i tworzące do niej nieraz właściwy pomost lub źródło dalszych inspiracji.

Spśród kilkudziesięciu pozycji twórczości typu „pasażerskiego”, powtarzającej w nieskończoność schematy przeżyć, wrażeń i opisów morza, wyróżnić można

kilka o nieprzeciętnej relacji literackiej lub dokumentacyjnej. Są to następujące książki: K. O. Borchardta *Znaczy kapitan* (1961); A. Fiedlera *Dziękuję ci kapitanie* (1944); Cz. i Al. Centkiewiczów *Kierunek Antarktyda* (1961); B. Kowalskiego *Wyprawa „Koral”* (1962).

Mniej tu — w stosunku do okresu międzywojennego — samotnych wypraw jachtowych, a więcej literatury faktu, dokumentu, a nawet nauki i dużo dobrej roboty. Wnoszą one wiele nowego spojrzenia do lite-

ratury morskiej, a przede wszystkim przewyższają w ambitny sposób masę powtarzających się książek „literatury pasażerskiej”¹¹.

Szczególną pozycję stanowi wśród nich tom wspomnień Karola Olgerda Borchardta *Znaczy kapitan* (1961). Jest to doskonale, pamiętnikarskie „zwierciadło polskiego morza”, wzruszająca saga wspomnień o polskiej marynarce i polskich marynarzach, którzy zaczęli pracę pod żaglami, a kończyli na nowoczesnych transatlantykach, a potem w konwojenckiej służbie wojennej.

Z wielu wspomnianych książek tego typu, napisanych przez ludzi morza, w tym również kapitanów żeglugi, np. T. Szczygieskiego *Żeglarskie dzieje* (1957), W. Milenuszki *Wybierać kotwicę* (1964), B. Romanowskiego *Torpeda w celu* (1960) — żadna nie daje ani tak wszechstronnego obrazu dziejów naszej marynarki, ani też nie przedstawia tylu walorów literackich, co książka Borchardta.

Posiada on jako autor, oprócz kapitalnego poczucia humoru i dużej uczuciowości, także szczególną zdolność plastyczno-teatralnego widzenia rzeczywistości, co pozwala mu nieomylnie wychwytywać najbardziej paradoksalne historie i szczegóły, tworzyć z nich jak w małym dramacie świetne anegdoty, obdarzać je pełnym sentymentu uczuciem, a nade wszystko umiejętnie, z wyraźnym podtekstem, przedstawiać moralne wartości głównego bohatera swych wspomnień. W ten sposób z zamkniętego już i odchodzącego w cień świata zdołał Borchardt wychwycić całe jego piękno i tragizm, a jednocześnie przepoić je poezją i niezwykłym uśmiechem.

Niestety, druga książka Borchardta *Krążownik spod Somosierry* (1963) jest już powtórzeniem pierwszej, uzupełnieniem jej szczegółów i anegdot, jeszcze jednym z licznych pamiętników morskich.

Innego rodzaju okruczem z tragicznego „zwierciadła polskiego morza” jest wydana wcześniej, jeszcze w latach okupacji i bardzo popularna w kraju i zagranicą książka Arkadego Fiedlera *Dziękuję ci, kapitanie* (1944), przedstawiająca udział polskiej marynarki w drugiej wojnie światowej. Opowiadania te mają dwie bezsporne zalety — efektowne pointy (np. w opowiadaniu tytułowym o głębokiej, humanistycznej wymowie) oraz piękny, czysty język. Zarzucano im wprowadzenie w kołach ściśle fachowych, że są one tylko „pogaduszkami mesowymi” i nie odsłaniają całego tragizmu najbardziej krytycznych chwil wojny na morzu, kiedy Anglia stała o krok od kapitulacji. Opowiadania Fiedlera nie są jednak historią, są literaturą, w której ledwie zawołowane postacie wychodzą daleko poza swoją jednostkową rolę i wkraczają w symbolikę literacką. Ślusznie więc wyróżniono je w 1967 roku nagrodą im. M. Żaruskiego.

Książki Borchardta i Fiedlera to wspomnienia czy opowiadania o dziejach samej tylko marynarki. W gatunku pogranicza marynistycznego mieszczą się one wspólnie z literaturą wielkiego reportażu literackiego oraz dokumentu podróżniczego, posiadającego literackie walory. Pod tym względem na pierwsze miejsce wybija się, jedyna w swoim rodzaju, książka Cz. i A. Centkiewiczów pt. *Kierunek Antarktyda* (1961). Bogate doświadczenia Centkiewicza z północnych mórz polarnych, których rezultatem były jeszcze w okresie międzywojennym dwie oryginalne, bezpośrednie relacje z tych mórz, mianowicie: *Wyspa mgieł i wichrów* oraz *Biała foka*, pogłębione zostały po wojnie gruntownymi studiami oraz licznymi próbami powieściowymi dla młodzieży o arktycznych morzach polarnych. Pozwoliło to Centkiewiczowi oraz jego żonie Alinie na podjęcie jeszcze jednej przygody morskiej w wielkim stylu — rejsu na Antarktydę, na którą wyprawiało się przed nimi przed pół wiekiem tylko dwu Polaków — A. B. Dobrowolski i H. Arctowski.

Książka Centkiewiczów jest dojrzałą, pełną autentyzmu i ciekawego, dwuplanowego ujęcia, relacją z wyprawy na radzieckim statku polarnym. Przez dwuplanowość opracowania reportaż ten uzyskał dodatkowe walory literackie, dwoistość spojrzenia na te same szczegóły, co u dramatykowało akcję i przeżycia. Wyprawa, w której wzięli udział Centkiewiczowie, popłynęła inną trasą i do innych mórz Antarktydy aniżeli belgijska wyprawa Dobrowolskiego, przedwojennego mistrza i patrona polarnych zainteresowań Centkiewicza. Dzięki temu Centkiewiczowie dotarli do tych regionów Antarktydy, których nie obserwował i nie opisywał przed nimi żaden Polak. Stąd pewna niezwykłość i unikalność ich książki; w niej jak gdyby zamknęło się koło polskiej marynistyki polarnej do czasu nowych wypraw na Antarktydę.

Inną, nieprzeciętną pozycją podróżniczą, też z gatunku wielkiego reportażu polarnego, są wspomnienia J. J. Szczepańskiego pt. *Zatoka Białych Niedźwiedzi* (1960), jedna z pięciu podróżniczych książek różnych autorów, którzy brali udział w czterech powojennych rejsach polarnych w latach 1957/58. Żadna z nich nie posiadała tego szlif literackiego co wspomnienia Szczepańskiego, którego mniej interesują same odkrycia naukowe czy techniczne, więcej natomiast same przeżycie grupy naukowców, demaskowanie schematów tego współżycia, a nawet demaskowanie odczucia samej przyrody polarnej, nie pierwszy raz pojawiającej się na polskich kartach podróżniczych. Książka Szczepańskiego nie jest więc jednoznaczna relacją, lecz przeistacza się z przygodowego opowiadania w interesujące studium psychologiczno-

11 MICHAŁ MISIORNY: *Marynistyczna i... pasażerska*, „Głos Szczeciński” 1966, nr 232.

-artystyczne, przeprowadzone w małej grupie ludzkiej wśród nostalgicznej przyrody polarnej i w głębokim poczuciu samotności, w którym tylko raz objawia mu się w pełni radość istnienia po wyczerpującym rejsie wokół jednej z wysp polarnych.

I wreszcie na wyróżnienie zasługuje książka Bolesława Kowalskiego pt. *Wyprawa „Koral”* (1962). Są to wspomnienia z dziewięciomiesięcznej wyprawy naukowej jachtem po Morzu Czerwonym i jego koralowych wyspach i archipelagach. Jest w nich wysokiej klasy autentyczność żeglarska i przygodowa, tro-

pień życia południowego na wodzie, pod wodą i na lądzie przy jednoczesnej żmudnej pracy laboratoryjnej. Wspomnienia te są jednocześnie pożyteczną demaskacją wszelkich naiwnych wyobrażeń o tropikach jako oazach pełnych strzelistych palm, melodii i zabaw, na rzecz codziennej, kilkunastogodzinnej pracy zespołowej, gdzie polowania w wodzie i pod wodą służą laboratoryjnemu stołowi, na którym przygotowywano około 20 000 okazów kolorowej fauny dla ośrodków naukowych w Polsce.

4. DEZINTEGRACJE MARYNARSKICH MITÓW

MIARĄ zmian zachodzących na współczesnym statku jest m. in. ewolucja pojęcia marynarzy jako ludzi morza. Jeszcze niedawno, w okresie międzywojennym, dominował w marynistyce marynarz jako człowiek wolny od spraw lądu, a zwłaszcza rodziny i domu, strojny w pióropusz kawalerskiego stanu, żyjący od portu do portu, w wiecznej pogoni za dziewczyną, przygodą i awanturą. Jeżeli nawet w tych obrazach, odziedziczonych z epoki korsarsko-żeglarskich pojęć, pojawiły się czasem motywy marynarskich rodzin, to były one czymś marginesowym. Po cząwszy od klasycznych już *Opowieści morskich* Salińskiego, aż po opowiadania Jana Papugi czy Jerzego Pachlowskiego, ciągnie się ten obraz odwiecznej knajpy portowej, jako swoistego domu marynarskiego i obraz samego marynarza jako wolnego ducha, przeżywającego tylko dramaty miłości, a nie dramaty małżeństwa i rodziny. W gruncie rzeczy jednak obraz ten już od dawna nie był tak jednostronny, jak to pokazywała literatura, a zmieniona gruntownie po wojenna rzeczywistość naszego kraju zaczęła ujawniać coraz częściej zupełnie inny obraz marynarza jako ustabilizowanego pracownika, pełnego kompleksów rodzinnych, ciułającego grosz do grosza i — o zgrozo — częściej myślącego o lądzie aniżeli o morzu.

Nie jest rzeczą przypadku, że na tak pojęty problem zwrócili uwagę przede wszystkim kobiety-literatki, piszące o sprawach morskich i że one pierwsze zaczęły go pokazywać od nieco innej, bardzo nieraz skomplikowanej strony. Bez względu więc na to, co powiedzielibyśmy złego o powieściach marynistycznych Stanisławy Muskał-Fleszarowej — o ich łatwym sentymentalizmie, banalnym happy-endowym zakończeniu wielu wątków, melodramatycznych scenach itp. — należy jej przyznać pierwszeństwo w odkryciu tego właśnie problemu i wskazaniu na wiele nowych spraw zawodu marynarskiego m. in. przede wszystkim od strony rodzinno-małżeńskiej.

W powieściach *Milionerzy* (1961) i *Kochankowie róży wiatrów* (1962) podkreśliła ona mocno charakterystyczne związki między zawodem marynarskim a

intensyfikacją uczuć rodzinnych marynarzy, skazanych niejako z góry z racji samego oddalenia, na pogłębiające się sprzeczności, konflikty i niepokoje. Wierność uczuciom miłości i wierność swemu zawodowi krzyżują się tu nieustannie, ukazując złożoność związków między lądem a morzem i rzutując z kolei na rzekomy romantyzm zawodu marynarskiego.

„Cała romantyczność jest w tym — mówi jeden z bohaterów tych powieści — że facet kupi dzieciakowi jakąś zabawkę albo żonie bluzkę. A potem idzie i ogląda w kabinie, co rusz otwiera walizkę, wyjmuje i zastanawia się, czy w domu będą się cieszyć”. To samo dotyczy tzw. przygody, związanej z pojęciem romantyzmu. „*Przygody są na statku. Jak się na przykład w maszynie coś zepsuje i chłopaki muszą na morzu naprawiać... albo w ładowni*”. Pokazuje też Fleszarowa dotkliwą samotność tzw. „marynarszych”, ich uczucie bezbronności wobec losu i świadomość, że ich mężowie są w gruncie rzeczy wierni tylko morzu.

Z jeszcze większą docieklivością penetruje zawód marynarza inna pisarka, Ewa Szumańska, w świetnym studium pt. *Ślady na oceanie* (1963), opartym w dużej mierze na własnych obserwacjach z rejsu do Konakry. Podkreśla nie tylko mocną i pełną skomplikowań więź rodzinną u marynarzy, ale też monotony i ogłupiający tryb życia w wiecznych rejsach, w których się już morza prawie nie dostrzega, natomiast czuje się „nieprzebrane masy goryczy, poczucie niesłusznie wyrządzanej krzywdy, nieufność i niewiarę w życzliwość człowieka spoza obrębu morskiego klanu” (s. 60).

Jeszcze dalej i głębiej w dezawuowaniu zawodu marynarza, w obalaniu dotychczasowych o nim mitów, w drażnieniu jego współczesnego kształtu, poszli dwaj pisarze gdańscy — Lech Bądkowski w powieści *Wesoło w tropikach* (1962) i Urban Krzyżanowski w opowiadaniach *Specjalny pasażer* (1966).

Szczególnie śmiała i odkrywcza jest pod tym względem powieść Bądkowskiego. Tu zagadnienie pokazane jest nie od strony retorycznych i zasłyszanych sfor-

mułowań czy wniosków, jak u Fleszarowej, ale wynika z bezpośredniej relacji, z samej materii powieściowej i jej szczegółów. Obraz marynarskiej szaryżny życiowej na statku i w portowych miastach, owa „filozofia małego piwka” jako ostatecznego panaceum na marynarskie dolegliwości i niemal Godotowskie czekanie na coś nieznanego w każdym kącie świata — pokazane zostały w ostrym, satyrycznym świetle, z dużym poczuciem humoru.

Kapitałnym uzupełnieniem tak pojętego życia jest scena dużego zresztą formatu, w której autor pokazuje tę samą nijakość życia à rebours, w odwróconym obrazie, w którym wielka scena miłosna nocą na pokładzie, przy wspaniałej scenerii gwiazd, jest tylko rozpaczliwą grą, próbą oszukania siebie i drugich, namiastką nie spełnionych marzeń, a w gruncie rzeczy wyrazem głębokiego rozczarowania do świata i samego siebie.

Przedłużeniem, nieraz jeszcze ostrzejszym i bezwzględniejszym tej demaskacji dawnych mitów o zawodzie marynarza są opowiadania Urbana Krzyżanowskiego, z których najbardziej znamienne nosi tytuł *Nowy kapitan*. Tu marynarski zawód, zwłaszcza pływanie na Bałtyku, przedstawione jest jako „tramwajowy styl” życia, rzekoma zaś przygodowość regulowana jest działaniami okólników typu niemal magistrackiego. Nawet tzw. „wielka żegluga” za Quessantem to — według głównego bohatera Krzyżanowskiego — tylko „taki drobny kołowrotek, który utrzymuje trochę przy życiu, a może tylko w ryzach obowiązujących pozorów. A potem to już nic, zupełnie nic, woda i słońce”.

W rezultacie tego i walka z osławionymi sztormami jest błagą, bo ze sztormami się nie walczy, „sztorm można tylko przetrzymać”, a poza tym są one pożyteczne, bo utrzymują zarobki marynarskie na jakim takim poziomie. „Gdyby nie kiwało — mówi jeden z bohaterów — to każdy mógłby być marynarzem i tysiące ludzi pływałoby z własnym wiktem i opiekunkiem, dopłacając nawet do rozkoszy morza” (s. 90).

Rejestr tych odwróconych pojęć o morzu i marynarzach jest u Krzyżanowskiego długi, szkoda tylko, że został pokazany przy pomocy publicystycznych gier i sformułowań, a nie od strony strukturalnych i artystycznych założeń samych opowiadań. Publicystyki na temat „żabiego zawodu z wodą pod siedzeniem” jest też dużo w powieści Mariana Bielskiego

g o pt. *Na linii życia i śmierci* (1961), jednak jej go-rycz ma wyjątkowy charakter, wynika z tragizmu konwojenckich rejsów ostatniej wojny i podważa więcej sens samej wojny aniżeli nimb zawodu marynarskiego.

Widocznie jednak proces dezintegracji pojęć o tym zawodzie jest nadal silny, gromadzenie doświadczeń coraz większe, bo powieścią marynistyczną z „ostatniej chwili” jest znowu okrutna wivisekcja „duszy marynarskiej” w książce Ewy Szumańskiej pt. *Czekanie na pilota* (1966).

Tu mówi się nawet o spacerach na statku, płynącym w długi rejs, jak o „spacerze więziennym” (s. 34), o marynarzach zaś jako o ludziach o „zakłóconej równowadze psychicznej” (s. 34), z którymi należy postępować „jak z chorym” (s. 84), o zawodzie w którym rządzią prawa zrodzone z samotności i jednostajności i w którym samo bezmyślne czekanie na wejście do portu staje się okrutnym symbolem cierpień. Podprowadziwszy swą bolesną analizę na sam skraj rozpadu pojęć o zawodzie marynarskim, autorka cofa się jednak w zakończeniu powieści przed pokazaniem pełni tragedii i próbuje pozytywnie sklejać rozbite przez siebie samą skorupy marynarskiego mitu.

W rezultacie więc odbiegaliśmy daleko od mitów o zawodzie marynarskim i morzu, które kształtowały naszą marynistykę u progu pierwszej niepodległości i jeszcze niedawno wracały w niezmienionej prawie postaci w drugim dwudziestolecu. Szczególnie od pojęć o marynarzach, których wtedy Zdzisław Dębicki, jeden z propagatorów marynistyki, określał jako ludzi „o szerokiej klatce piersiowej, jasnym wzroku i żyłastych ramionach”.

Dziś zawód marynarski ulega charakterystycznej dezintegracji, a literatura stara się odczytać na nowo wszystkie jego mity i odszyfrować wszystkie jego za-wiłości. Z dumnego, egzotycznego pióropusza dawnego włóczęgi i wolnego człowieka, poszukiwacza przygód i knajp, pozostały tylko strzępy rekwizytów, a na jego rękach dostrzegamy coraz częściej — nie bez zdumienia i pewnego zawodu — małe, ale mocne okowy małżeńskie czy rodzinne. Z dawnego włóczęgi i obieżyświata wyrasta dziś przed nami zamknięty w sobie, kulturalny człowiek, pełen jednak kompleksów rodzinnych i obsesji małżeńskich, zwrócony wprawdzie stale twarzą ku morzu, ale sercem ku rodzinie.

5. Z POZYCJI SPOŁECZNO OBYCZAJOWYCH

OSTATNIĄ wreszcie grupę prozy marynistycznej stanowią powieści czy opowiadania, w których przeważa problematyka obyczajowo-psychologiczna czy obyczajowo-społeczna. Ich autorzy wyprowadzają

tę problematykę najczęściej ze swojej współczesności biograficznej, nieraz bardzo odległej, czasami zaś dość bliskiej.

Tu na pierwsze miejsce wybija się przede wszyst-

kim twórczość Stanisława Marii Salińskiego, która zaznacza się już wyraźnie w okresie międzywojennym oryginalnymi *Opowieściami morskimi*, w pełni jednak rozwinęła się dopiero po wojnie porzucając od *Hieroglifów* (1957), poprzez *Annę z Kamienia* (1961), *La Palomę* (1959), *Pożegnanie z Pacyfikiem* (1963), aż do wspomnień *Ptaki wracają do snów* (1965). We wszystkich wymienionych pozycjach dominuje w sprawach ludzkich Pacyfik i jego szczególny kraj: *władywostockie Primorje* (wyjątkiem jest nadbałtycka *Nora wychodzi w morze* oraz przypadkowy, słaby *Jedenasty list Camilii Colon*).

Świat ten odkrył kiedyś — od strony morskiej — Wacław Sieroszewski m. in. w powieściach *Ocean* i *Jak liść jesienny* oraz w większej noweli *Ingwa*. Egzotyka Pacyfiku jest wprawdzie u Sieroszewskiego, tak samo jak u Salińskiego, barwna, zmysłowa i dramatyczna, ale jednocześnie jakaś zobiektywizowana i nie rozdarta wewnętrznymi sprzecznościami. To świat widziany oczami outsidera, zesłańca, który znalazł się tam przypadkowo i wie, że go opuści, nic go więc z nim w zasadzie nie łączy.

Inaczej u Salińskiego. Pacyfik to jego morska ojczyzna, dzieciństwo i męska młodość. To jego usuryjski kraj, wciśnięty między trzy różne państwa i tyśiące różnych obyczajów i wiar, to przyroda, pełna gwałtowności klimatycznych, potężna i nieokiełznana. To wreszcie Władywostok, burzliwe miasto młodości, „ludzi we mgle”, dramatów społecznych i narodowych, niezwykle, potężnego portu, z którego droga prowadziła do najbardziej egzotycznych mórz. To w końcu mroczna droga marynarska od mórz polarnych do południowych na trasie podróży Beniowskiego i Conrada.

W sumie — to świat człowieka głęboko przeżywającego dramaty „tamtej” ojczyzny, otoczonego tłumem obcych ras i wiar, świat do głębi tragiczny, w pełni niezaklimatyzowany, rozdarty wewnątrz i obywatelujący jak we śnie. Dużo z tego świata jest już w pierwszej przedwojennej książce *Opowieści morskie*, dwukrotnie wznowianej po wojnie, w opowieściach o prostych ludziach groźnej Północy, zepchniętych przez los i mroczną przyrodę na dno bytowania i tym bardziej czułych i zafascynowanych każdym okrucieństwem, które przywraca ich człowieczeństwu.

Najtragiczniejszy obraz tego świata to *Hieroglify*. Świat wstrząsany rewolucją, chaosem, zmieniającymi się rządami, a zarazem kłębiący się od dramatów ludzi opętanych miłością, oddanych jej bez reszty i przez to samo skazanych na zagładę i okrucieństwo losu. Świat ten oddany w naturalistycznych i wizyjno-muzycznych obrazach, w wielowątkowej, symultaneistycznej kompozycji, w erupcji scen o najwyższym napięciu słów, jest wyjątkową pozycją nie tylko

w twórczości Salińskiego, lecz w ogóle w naszej literaturze.

Ani *Anna z Kamienia*, ani też *Pożegnanie z Pacyfikiem* nie dorównują już oryginalnością czy głębią *Hieroglifom*, mimo scen wycieniowanych równie subtelными środkami. Dopiero w *La Palomie* sięgnie autor jeszcze raz — ale w inny, opanowany i niemal obiektywny sposób — do morskiego i ludzkiego piekła ludzi, wciągniętych w pewien dramat, aby zademonstrować w klasyczny sposób różne postawy moralne ludzi wobec śmierci, przemocy, przyjaźni, miłości i wykazać ich najgłębszą samotność. Ten sam obraz mrocznego, posępnego, ale odurzająco pięknego świata pokaże Saliński jeszcze raz w autobiograficznej książce wspomnień *Ptaki wracają do snów*. Będzie to już ostateczne pożegnanie z Pacyfikiem, chociaż wracać on będzie jeszcze fragmentarycznie nawet w *Norze wychodzącej w morze* czy w *Long-playu warszawskim*.

W sumie twórczość Salińskiego to nie tylko egzotyczny i wyjątkowy świat dalekich mórz i krajów od Morza Beringa do wód Melanezji, ale przede wszystkim przejmująca wizja skrzywdzonych przez los, pobitych przez marzenia i uczucia, ludzi samotnych i zagubionych w mgle życia. Autor staje po ich stronie, a przeciw okrucieństwu życia, w obronie moralnej prawa jednostki do okrucieństw szczęścia.

Tu chciałbym znów powrócić do polemiki z L. Prokrem. Uważa on, że dając tytuł temu rozdziałowi „Z pozycji społeczno-obyczajowych” zubożyłem tym wiele dzieł marynistycznych o charakterze uniwersalnym, które nie mieszczą się w takim podziale, np. twórczość Salińskiego, nie mówiąc już o Conradzie¹².

Zarzut to niesłuszny i pretensja dziwna.

Przed wszystkim wymieniony tytuł miał oznaczać tylko dominantę pewnych konkretnych zagadnień nad innymi, wspólną dla większości omawianych w tym rozdziale dzieł, a nie wszystkie ich cechy, zwłaszcza zaś „uniwersalizm”, który jest wynikiem, a nie przyczyną pewnych dominant treściowych w dziele sztuki. Po drugie ten uniwersalizm trzeba najpierw z czegoś wyprowadzić, o coś konkretnego oprzeć, a za taki „materiał wyprowadzający” uważam zagadnienia społeczno-obyczajowe.

Przeprowadzona tu zresztą analiza dzieł Salińskiego, Pachlowskiego, Bądkowskiego czy Papugi wykazuje, czy i gdzie „wychodzą” one poza pozycje społeczno-obyczajowe, a gdzie się zatrzymują. Jeśli zaś chodzi o Salińskiego to podkreśliłem, jak mi się wydaje,

¹² LESZEK PROROK: *Spór o proporcje i interpretacje*, „Rocznik Kultury i Sztuki”, Szczecin 1966, nr 2, s. 204.

bardzo mocno jego uniwersalizm w spojrzeniu na wszystkie zagadnienia społeczno-obyczajowe, a zwłaszcza rozszerzenie tematyki obyczajowej na problematykę psychologiczną i moralną i nadanie im podtekstu o charakterze uniwersalnym.

Z tego względu właśnie umieszczam w tym rozdziale np. twórczość Jana Papugi. Wpisał on w swą twórczość inną nieco biografię aniżeli Saliński. Dla Papugi droga marynarska była jednym z wielu wcieleń wrodzonego trampowstwa, ludowej ciekawości świata i awansu społecznego. Ale drogą najwierniejszą, żywością najbardziej podniecającym i podniesionym przez niego do rozmiarów mitu wraz z jego pochodnymi, jak marynarska siła fizyczna, proste bohaterstwo, urok włóczęg czy mocna wiara w siebie.

To oczywiście nie tylko autobiografia, ale i inspiracja londonowskiego świata, bardzo wyraźna w pierwszych opowiadaniach Papugi pt. *Najpiękniejszy rejs*, powtórzonych w kraju pod nazwą *Szczury morskie* (1946). Były to jeszcze opowiadania bardzo surowe i proste, nie zawsze wyrastające ponad zwykłe pamiętnikarstwo, choć zwracające uwagę na nieprzeciętną indywidualność autora. Dopiero w wydanym w 20 lat później zbiorze opowiadań *Guadalajara* (1965) dopracował się Papuga — kosztem wielu klęś i pomyłek — właściwej drogi do twórczości. Ta „powtórka z debiutu” okazała się dojrzalą, świadomie artystyczną książką wychodzącą daleko poza pamiętnikarski zapis, który chciała wzmóc w autora prasa szczecińska. Niektóre z tych opowiadań są osiągnięciem wysokiej klasy. Tak np. opowiadanie tytułowe stanowi jeden z nielicznych i najpiękniejszych w naszej literaturze obrazów, łączących rewolucyjne marzenia ze zwykłą pracą fizyczną i mających w sobie coś z poezji i ludowego zaśpiewu. Równie interesującym opowiadaniem jest *Syngsiarz* — prosta w zasadzie historia pisarza, u którego wyzwolenie z impasu twórczego przychodzi nieoczekiwanie, ale bardzo logicznie pod wpływem zwykłych impulsów moralnych, będących jednocześnie aktem wyboru określonego świata wartości. Tego rodzaju opowiadania wychodzą daleko poza zwykłą londonowską przygodowość i jej wzory fizycznego bohaterstwa, powtarzające się jeszcze tu i ówdzie nawet w *Guadalajarze*. Warto też podkreślić wielki wysiłek Papugi w wypracowaniu własnego, oryginalnego stylu.

Własny ton wniosła też do twórczości marynistycznej Ewa Szumańska w dwóch omówionych wyżej powieściach: *Przygoda w Lagos* (1964) i *Czekanie na pilota* (1966). Zresztą już pierwsza jej książka *Ślady na oceanie* była ciekawym studium o morzu i marynarzach, dwuplanową relacją historycznych reminiscencji o Henryku Żeglarzu i aktualnych wrażeń z rejsu. To samo można powiedzieć o opowiadaniu Lecha Bądkowskiego pt. *O których myślimy* (1966).

Jest rzeczą szczególną, że zarówno Bądkowski, jak i Szumańska poruszają się z dużą swobodą i ambicją po grząskim temacie zawodu marynarskiego, zawdzięczając to chyba dłuższemu studiom i dobrej znajomości zagadnienia. Nie można tego powiedzieć o dwu innych, rutynowanych pisarzach, którzy podjęli podobne tematy, o szerszej nieco problematyce obyczajowej — Marianie Promińskim i Marku Nowakowskim. Obie ich książki — Promińskiego *Marynarze* (1964) i Nowakowskiego *Marynarska ballada* (1966) — są literackimi niewypałami. Powieść Promińskiego o znamiennym tytule jest właściwie zagubiona we własnej bezproblemowości, w nic nie znaczącej fabule literackiej. Mimowolne porównanie tego utworu — choćby z racji podobnej trasy oceanicznej i pewnych realiów egzotycznych — z wydaną przed pół wiekiem obyczajowo-marynistyczną powieścią Sieroszewskiego pt. *Jak liść jesienny* — wypada pod każdym względem na korzyść Sieroszewskiego. W tej sytuacji powieść Promińskiego jest tylko spóźnioną pożyczką bibliograficzną.

Jeszcze gorzej jest z rzekomą *Marynarską balladą* Nowakowskiego. Autor poruszający się swobodnie — i co ważniejsze z talentem — w innym środowisku społecznym, tu uległ swoistej mistyfikacji łatwizny warsztatowej i środowiskowej. Do balladowego ujęcia tematu brakło mu naiwności Neclowskiej albo wyrażania literackiego największej klasy, a do znajomości środowiskowej nie wystarczył jeden krótki rejs. W rezultacie otrzymaliśmy żenującą opowieść, o której gdzie indziej autor sam wyznaje, że jest to „staranne, rzemieślnicze pisanie, polegające na umiejętności klecenia słów, nastrojów, ważna jest w tym fabuła, anegdota, sytuacja... rzecz z morałem, z ładną krzepiącą ideą... I żeby świeże to było, nie wyświechtane, nie oleodrukowe”¹³.

Niestety, rzecz jest więcej niż wyświechtana i oleodrukowa, a zbanalizowanie motywów i zagadnień morskich jest w niej rażąco anachroniczne w stosunku do już osiągniętego poziomu naszej marynistyki i przypomina najslabszą literaturę marynistyczną z okresu międzywojennego. Okazuje się, że można przepłynąć niejednym ocean czy morze i nie mieć o nich nic do powiedzenia w literaturze, ale równie dobrze można przepłynąć „ocean literatury” pewnego środowiska czy tematu i nie mieć nic do powiedzenia o innym środowisku.

¹³ MAREK NOWAKOWSKI: *Robaki*, „Twórczość” 1966, nr 11.

6. ZAKOŃCZENIE

DOPIERO teraz, przed zamknięciem podsumowania, należałoby sobie odpowiedzieć jeszcze na pytanie, które nieraz mąci jasność dyskusji o marynistyce. Chodzi mianowicie o to, czy wydzielanie tzw. marynistyki z ogólnego obrazu literatury ma jakiś głębszy sens, czy w ogóle jest potrzebne. Otóż metodologia analiz i wszelkiej krytyki literackiej posługuje się nieraz — choć nie często — zestawieniami tematycznymi jako środkami służącymi do pewnych ogólnych celów literackich. W tym znaczeniu i marynistyka, jako tematyczny poddział literacki, jest tylko użytkowym środkiem, a nie celem, jak chcą niektórzy — ogniskującym wszystkie zagadnienia związane ze środowiskiem najobszerniej pojętych spraw morskich i przymorskich.

Takie zagęszczenie spraw do skali jednego tematu nasuwa przy analizach literackich niezwykle cenne porównania i wnioski, uchodzące nieraz uwadze krytyków, nie stosujących tej metody i stwarza skale porównawcze rozwoju pewnych węższych zagadnień. Jak żenująco np. wypadają choćby porównania pewnych środków stylistycznych stosowanych w opisach morza czy statków, od czasu *Oceanu Sieroszewskiego* do *Wielkiego rejsu Czerniawskiego*! Owe przysłówki już „*ołowiane fale*” czy „*statki stojące dęba jak koń*” lub „*doliny wód*”. Nabiera się mimo woli szacunku dla starych mistrzów, borykających się z językiem i opisami, które dziś powtarza bez najmniejszego skrępowania wielu, zwłaszcza jednorejsowych, pisarzy marynistycznych. Gorzej, gdy nie metafory, ale postawy ludzkie i problemy stają się pozytywką do powtarzania ogranych motywów, do kopiowania i mistyfikacji literackich. Tu bez skali porównawczej trudno by się było zorientować, jak daleko sięgają powtórki i odbitki, a gdzie zaczyna się niezmystyfikowana prawda o ludziach morza i przymorza, o sprawach dziejących się zbyt daleko od naszych codziennych doświadczeń. Ponadto ta prawda jest nieraz trudna do rozszyfrowania na skutek swoistej mitologizacji morza, jaka rozpleniła się u nas w stopniu nieznanym w innych krajach, czego przykładem była, analizowana tu, sprawa zawodu marynarskiego.

Z drugiej strony nie należy zapominać, że temat morski to nie ograniczony i wąski temat np. gór czy geograficznego zamkniętego świata lądu, ale wiecznie zmienny geograficznie, niezwykle szeroki i wieloaspektowy świat morza i przymorza, oceanów, portów, żeglugi, rybołówstwa, jachtingu, gospodarki morskiej, wypraw morskich itp., a więc kompleks spraw niezwykle ważnych dla życia naszego narodu.

Z tych właśnie — niewątpliwie pozaliterackich źródeł — zrodziła się marynistyka, tak jak zrodziła się już medycyna morska i psychologia morska, choć ta specyficzność nie zawiera w sobie żadnej autonomii literackiej czy naukowej, a tym bardziej jakiegoś uprzywilejowania np. w sensie „*nośności tematycznej*” marynistyki. To ostatnie określenie świadczy o niewyczerpanym źródle mitów morskich i stale otwartej szkole mitomanów, do której ostatnio „przystąpił” L. Prorok. Jeszcze w 1961 roku twierdził on, że „*o marynistyce można dziś sensownie mówić tylko jako o literaturze mniej lub więcej egzotycznej i to w kategoriach społecznego zamówienia tematycznego oraz — co szczególnie ważne — w kategoriach wychowawczych*”¹⁴.

Twierdzenie to oznaczało co najmniej zredukowanie marynistyki do rzędu literatury młodzieżowej, obciążonej do tego serwitutem szczególnych aspektów wychowawczych. Ale już w 1966 roku, przemawiając na Ogólnopolskim Sejmiku Twórców Morskich w Szczecinie, Prorok nie akcentował tak mocno egzotyki czy zamówienia społecznego jak dawniej, ale przypisał marynistyce rzekomą „*nośność tematyczną*”, zawierającą szczególne walory wychowawcze.

Otóż takie pojęcie marynistyki musi wywołać zasadnicze zastrzeżenie. Każdy bowiem temat — nie tylko morski — może zawierać swoistą „*nośność*” czy wartości wychowawcze. Nie leżą one w tematyce, lecz w talencie twórcy i jego zaangażowaniu artystycznym.

Osobliwie zresztą tłumaczy Prorok tę rzekomą „*nośność wychowawczą tematu morskiego*”. Twierdzi mianowicie, że wynika ona z tego, iż morze jest nadal niebezpiecznym terenem, że „*teren morza ma to do siebie, iż nie pozwala na luksusowe bezpieczeństwo*”. Ponieważ zaś — jak twierdzi dalej Prorok — w społeczeństwie współczesnym następuje wyraźna „*feminizacja mężczyzn*” i „*zniewieściałość kultury*”, wobec tego jedyną przeciwwagą na te niebezpieczeństwa stanowić może odporność i hart, jaki znaleźć można jedynie w kontakcie z morzem¹⁵.

Te uproszczenia i jednostronności, przypominające stare i na wpół mistyczne hasła M. Żaruskiego o zbawiennej roli morza w wychowaniu młodzieży,

¹⁴ LESZEK PROROK: *Tradycje marynistyczne w literaturze polskiej*, „Szczecin” 1961, nr 1–2, s. 11–30.

¹⁵ LESZEK PROROK: *Węzłowe zagadnienie tematyki morskiej*, „Przegląd Zachodnio-Pomorski” 1966, nr 6, s. 12.

prowadzą jedynie do dalszej mistyfikacji i frazeologii w mitomanii morskiej.

Należy jednak dodać, że wymienione tu tendencje nie wpływają w zasadzie — poza paru nielicznymi wyjątkami — na dalszy kierunek rozwoju marynistyki.

W sumie bilans powojennej marynistyki prezentuje się o wiele okazalej w porównaniu z okresem międzywojennym. Zawarta jest w nim problematyka niemal wszystkich mórz i oceanów świata od Antarktydy do rodzimego Bałtyku. Jest troskliwie podjęta tematyka historyczna, zapelniająca dotychczasowe luki, dzięki czemu tradycja morska stała się nam bliższa i żywsza. Przesunięta też została granica geograficzna zainteresowań problemami wybrzeża bałtyckiego, granica „literatury brzegu” — od osławionej „Kępy Oksywskiej” po szczecińskie wybrzeże. Dostrzegamy tu również interesująco pokazaną tradycję nacji polskiej marynarki, a w niej cenne rysy rewolucyjnych dążeń prostych marynarzy. Nie zabrakło też obrazu nowego zawodu rybaka dalekomorskiego oraz ambitnych prób odmitologizowania profilu obyczajowego współczesnego marzynarza. Poszerzone zostały w

obrazach literackich wyprawy morskie na Antarktydę i Arktykę w egzotykę afrykańską i dalekowschodnią.

W sumie więc marynistyka powojenna wychodzi coraz bardziej ze środowiskowego zaścianka, z literatury obyczajowej, szczegółu i peryferyjnych zagadnień — w stronę uniwersalnych nurtów literackich. Ten zwrot, jak i reprezentujące go ciekawe osiągnięcia twórcze, nie zostały jeszcze, niestety, należycie odnotowane w krytyce literackiej, a jeszcze mniej w programie nauczania literatury polskiej. Dość powiedzieć, że w programie języka polskiego od klasy ósmej do jedenastej nie ma ani jednej obowiązkowej, a nawet nadobowiązkowej pozycji z powojennej literatury marynistycznej, a w czołowym piśmie polonistycznym dla nauczycieli „Polonistyka” ukazał się w ciągu ostatnich 10 lat (1957—1967) tylko jeden — pełny horrendalnych błędów merytorycznych! — artykuł o marynistyce¹⁶.

Mimo bowiem oficjalnego stwierdzenia, że „marynistyka jest częścią kultury narodowej” — nie jest to spostrzeżenie ścisłe. Marynistyka bowiem jeszcze nie jest częścią tej kultury. Ona się nią dopiero staje.

Stanisław Telega

OF THE PROBLEMS OF POLISH CONTEMPORARY MARINE PROSE WRITING

The Author at the outset defines the idea and genesis of what may be considered contemporary within the Polish marine prose writing and finds it in the facts and happenings of the „nineties” in the past century. More precisely, the date of the Polish contemporary marine prose goes back as far as 1898, being the year initiating the edition of marine literature collections, specially written for this purpose. In his opinion, the author to be considered the founder of the contemporary marine literature in Poland is W. SIEROSZEWSKI.

The Author in his essay first distinguishes the historical prose (pp. 75—77), starting from the Seaside Trilogy by S. ZEROMSKI. A richer development of the historical prose first succeeds, according to Author, only following World War II, starting with the *Saga of Jarl Bronisz*, a trilogy by Wł. GRABSKI. The most interesting continuators of the historical prose are, by his estimates, J.B. RYCHLIŃSKI and Fr. FENIKOWSKI.

In the creative work by J.B. RYCHLIŃSKI, the Author stresses the predominance of creationism over history, although he demonstrates this creationism not always to be linked to a deeper motivation of certain concepts.

In the literary creations by Fr. FENIKOWSKI the Author notes the preponderance of history prevailing over fiction and a sui generis verbatim approach to the historic structure of his tales and novels. The novels by other authors the author of the essay classifies under mere items of bibliography.

The second trend in the marine prose writing, according to TELEGA, is constituted by novels and stories of the fishing life (pp. 77—81). In this trend, three fisherman's trilogies deserve special mention, by N. RY-

¹⁶ STANISŁAW TELEGA: *Zagubiony horyzont*, „Współczesność” 1966, nr 1.

DZEWSKA, A. NECEL and J. ZNAMIEROWSKI respectively. With RYDZEWSKA, he stresses the lyrical mood in her descriptions of the Cassubian world, with NECEL — the elements of folklore literature, of the "paintings on glass" type, and with ZNAMIEROWSKI the outstanding values of the problems he undertakes in Volume I, and their subsequent rather inadequate treatment in the two consecutive volumes.

Within the scope of the fishing-life prose there is a number of interesting small literary forms in which M. JAROSŁAWSKI excelled before the war and M. ZYDLER in the post-war time. Both tackle pre-eminently the problems of the coastal fishermen's life.

Also the tales of deep-sea fishermen (pp. 81) by J. PACHŁOWSKI are worth mentioning. They are distinguished by the special stress they lay on the local customs and exhibit a wide range of moral reflections as well as a mature distance in relation to these problems.

Among the several scores of various reports, letter biographies, etc. (border-type literature, pp. 81-83), the Author makes distinction of a few only, demonstrating the way they verge on belles-lettres, the novelty of their problems or approach, and their high-class documentation. Among these belong *Means Captain*, by K. O. BORCHARDT, *Thank you, Captain*, by A. FIEDLER, *Antarctis-Ho*, by A. and Cz. CENTKIEWICZOWIE. *Polar Bears' Bay*, by J. J. SZCZEPAŃSKI, and the "Koral" Expedition by B. KOWALSKI.

From discussing the border-type literature the Author passes to singling out another problem, of vital importance and still weighing heavily upon the social morality aspect of the contemporary marine prose

writing, being the specific disintegration of the myths concerning the life and work of the seamen (pp. 83—84). The Author proves that the seaman's profession underwent a deep evolution following the new social conditions and technical development. The seaman, formerly representing the non-marrying type, free from any family cares, has now become a man with his face turned towards the sea and his heart craving for his family ashore. This problem is discussed on the example of the novels by S. FLESZAROWA-MUSKAT (*The Millionnaires. Lovers of the Rose of Winds*), by E. SZUMAŃSKA (*Wake on the Ocean, Waiting for Pilot*), by L. BĄDKOWSKI (*The Cheerful Tropics, Those We Think Of*), by U. KRZYŻANOWSKI and others.

In the passage entitled *Of the social and moral problems* (pp. 84—86), first rank is said to be held by S.M. SALIŃSKI, whose creative maturity was reached only after the war. The exotic world of the Pacific was shown by this author in the tragic perspectives of a lost and lonely human being.

Another type of marine biography is presented in the story-writing of J. PAPUGA, who in his *Sea Rats* and *Guadalajara*, *Guadalajara* did not go far beyond the patterns by J. London, incorporating the myths of the strong man from the people and glorification of the physical force — and yet some of the stories in the last-mentioned of his collections achieved some mature and original approach.

The concluding passage of the essay under review is an attempt to sum up the whole scope of the contemporary marine prose-writing in Poland.

K. Wilkoszewska

К ВОПРОСУ О СОВРЕМЕННОЙ МОРСКОЙ ПРОЗЕ

Во вступлении автор определяет понятие и генезис современности морской прозы в Польше, находя её в фактах и событиях девяностых годов. Разыскивая более точную дату рождения современной морской прозы, усматривает её в 1898 году, как года, в котором издавались специально созданные морские произведения, а настоящим основателем современной морской литературы в Польше считается В. Серошевский. Автор очерка сперва выделяет историческую прозу, начиная с морской трилогии С. Жеромского. Более быстрый рост исторической прозы наступает, по мнению автора, лишь только после второй мировой войны, начи-

ная с трилогии Вл. Грабского *Сага о Ярле Броннише*. И. Б. Рыхлинского и Фр. Фениковского считаем самыми интересными продолжателями исторического романа.

В творчестве И. Б. Рыхлинского подчёркивает автор превосходство креационизма над историей, одновременно доказывая, что он не всегда сопровождается более глубоким обоснованием некоторых концепций.

В творчестве Фр. Фениковского автор замечает превосходство истории над вымыслом и в некоторой степени буквальность исторической структуры. К романам других писателей автор

очерка относится как к библиографическим материалам.

Ко второму направлению морской литературы зачисляет Телега романы и рассказы тематически связаны с рыбацкой тематикой. В этом направлении выделяет он три рыбацкие трилогии: Н. Рыдзевской, А. Нецля и И. Знамеровского. У Рыдзевской, подчёркивает он лиризм в изображении кашубского мира, у Нецля элементы народной литературы вроде „стеклянной картинки“, у Знамеровского очень глубокие проблемы затронуты в первом томе, а в следующих двух томах эти проблемы уже показаны поверхностно.

В рыбацкой прозе также находим другие интересные литературные формы, к которым до войны стремился М. Ярославский, а после войны М. Зидлер. Оба, главным образом, занимаются вопросами поморских рыбаков.

Годны внимания также рассказы И. Пахлёвского о рыбаках дальнего плавания. Они отличаются сильно подчёркнутой правдивостью, разнообразием обычаев, моральностью и зрелым взглядом по отношению к затронутым вопросам.

Среди десятков очерков, воспоминаний, напоминающих беллетристические биографии, автор уделяет внимание только нескольким произведениям, замечая в них достоинства художественной литературы, а также открывает в них новаторство затронутых проблем и точность реальных событий. К таким принадлежат следующие книги: К. О. Борхардта *Значит капитан*, А. Фидлера *Благодарю, Вас, капитан*, Ал. и Ч. Центкевич, *Направление Антарктида*, И. И. Щепанского

Залив белых медведей и Б. Ковалского *Экспедиция Коралл*.

От литературы „на рубеже“ автор переходит к изображению проблемы, которая влияла в всё влияет на социальную и нравственную сторону в современной морской литературе, разрушает мифы, связанные с профессией и жизнью моряков. Автор доказывает, что в связи с общественным и техническим ростом произошла эволюция профессии моряка. Отношение моряка к семье и браку, в давнее время резко отличается от его взглядов в настоящее время. Эту проблему автор рассматривает на примере романов Мускат Флешаровой (*Миллионеры*, *Возлюбленных розы ветров*), Эвы Шуманской (*Следы на океане*, *Ожидание пилота*), Л. Бонковского (*Весело в тропиках*, *Те, о которых думаем*), У. Кжижановского (*Особенный пассажир*) и других.

Во главе озаглавленной *С общественно-нравственных позиций* на первый план выдвигается творчество Ст. М. Салиньского, зрелость которого проявилась только после последней войны. Экзотический мир Пацифика, гибель, человеческое одиночество изображены писателем трагически. Современной другой характер носит морская биография, созданная Яном Папугой, который в *Морских крысах* и *Гуадалаяра*, *Гуадалаяра* не освободился от нов легенд лондона о сильном человеке из народа, наделённого геркулесовской силой. Во втором, упомянутом здесь сборнике достиг он однако, полную зрелость и оригинальность.

Последняя часть очерка является попыткой подведения итогов всей современной морской литературы в Польше.

B. Walczowska

KRONIKA TOWARZYSTWA

Z REJESTRU

Podajemy ciąg dalszy wypisu z Rejestru Członków Towarzystwa za czas od 1 stycznia 1969 r. do 31 czerwca 1969 roku oraz informację o zmianach kategorii członkostwa

DW — data wpisu, DS — data skreślenia

CZŁONKOWIE RZECZYWIŚCI

Data	Imię (imiona) nazwisko	Tytuł naukowy, funkcja	Miejscowość
DW 17 I 69	ROBERT WOŹNIAK	mgr socjol.	Szczecin
DW 18 I 69	ROMUALD PIETRASZEK	mgr, kpt. ż. w. dyr. generalny Min. Żeglugi	Warszawa
DW 10 II 69	JAROSŁAW RUSAK	mgr, kustosz Muz. Mar. Woj.	Gdynia
DW 18 I 69	MACIEJ TADEUSZ KRZYŻANOWSKI	doc. dr hab. n. ekon., dr n. prawnych Inst. Morski	Sopot
DW 27 V 69	BENEDYKT KRZYWIEC	mgr praw	Warszawa
DW 1 VI 69	TADEUSZ R. SZCZEPANIAK	doc. dr hab. n. ekon.	Sopot

CZŁONKOWIE KORESPONDENCI

DW 1 I 69	EWA WILCZEWSKA	stud. prawa	Kwidzyn
DW 17 I 69	ANDRZEJ DĄBROWSKI	bibliotekarz	Gdynia

ZMIANA KATEGORII CZŁONKOSTWA

Mgr HUBERT BRUNO ADAMCZYK — z czł. korespondenta na czł. rzeczywistego

CZŁONKOWIE WSPIERAJĄCY PRAWNI

DW 29 V 69	„TECHNOMOR” — Zakłady Okrętowe Urządzeń Technicznych	Gdańsk
DW 30 V 69	„ŻAGIEL” — Spółdzielnia Pracy Morskiego Sprzętu Ratowniczego i Żaglowniczego	Gdynia

SESJA NAUKOWA I WALNE ZGROMADZENIE

W CZERWCU br. Zarząd zwrócił się do Przewodniczącego Ogólnopolskiego Komitetu Obchodów Dni Morza z prośbą o przyznanie z funduszków KODM, dotacji na pokrycie części wydatków planowanej w październiku br. sesji naukowej PTN połączonej z 12-leciem istnienia Towarzystwa i walnym zgromadzeniem.

Niestety, prośba spotkała się z odmową.

Zarząd jednak będzie czynił w dalszym ciągu starania o zdobycie funduszy, aby odbyła się sesja, podczas której Towarzystwo mogłoby przedstawić swój kilkunastoletni dorobek naukowy.

OPINIA MSZ

Z PRZYJEMNOŚCIĄ powiadamy naszych członków, czytelników i sympatyków, że w maju br. Ministerstwo Spraw Zagranicznych oceniając pozytywnie materiał zawarty w „Nautologii” poleciło nasz kwartalnik swoim placówkom zagranicznym jako „cenny materiał informacyjny i propagandowy”.

DRUKUJEMY W GDYNI

NA SKUTEK usilnych starań Zarządu PTN, otrzymaliśmy ze Zjednoczenia Przemysłu Poligraficznego w Warszawie stały przydział drukarni w Zakładach Graficznych w Gdańsku od 1970 roku.

Dając wyraz zrozumieniu naszych trudności Zakłady Graficzne — w ramach zobowiązań pierwszomajowych podjęły uchwałę umożliwiającą PTN już w tym roku druk „Nautologii” w Zakładzie Nr 2 w Gdyni (ul. Mściwoja 9).

Zarząd składa serdeczne podziękowanie Dyrekcji oraz Załodze Zakładów i ma nadzieję, że współpraca ułoży się pomyślnie. Pozwoli to Towarzystwu na nadrobienie opóźnień spowodowanych niedotrzymywaniem terminów przez drukarnię RSW-Prasa w Warszawie oraz, w przyszłości, regularne, kwartalne wydawanie czasopisma.

SPOTKANIA

W DNIU 11 marca br. przedstawiciele zarządu PTN, p. A. Olejarnik i W. Drapella, wzięli udział w zorganizowanym przez Urząd Spraw Wewnętrznych Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku zebraniu mającym na celu:

1. Omówienie udziału stowarzyszeń w obchodach XXV-lecia PRL oraz akcji wyborczej do Sejmu PRL i rad narodowych.
2. Zapoznanie zebranych z treścią uchwały Nr 146/1177/68 Prez. WRN z dnia 30 września 1968 r., w

sprawie współdziałania zainteresowanych organów rad narodowych i ich prezydiów ze stowarzyszeniami i udzielania im pomocy.

Po odbytej naradzie, odpowiadając na apel Urzędu Spraw Wewnętrznych, Zarząd Towarzystwa opracował i przesłał do USW projekt sesji naukowej jaką pragnąłby zorganizować dla uczczenia XXV-lecia PRL, przy ścisłej współpracy z Urzędem Spraw Wewnętrznych, WK-FJN.

Na projekt swój Zarząd nie otrzymał żadnej odpowiedzi, chociaż XXV rocznica PRL wymaga przedstawienia dorobku naukowego w dziedzinach związanych z morzem, jego wykorzystaniem, zagospodarowaniem oraz historią tych spraw.

Echem spotkania była jedynie kontrola akt Towarzystwa przeprowadzona przez przedstawicieli Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium WRN, o wynikach której Towarzystwo nie zostało powiadomione.

Przedstawiciele Zarządu PTN odbyli w czerwcu jeszcze jedno spotkanie, a mianowicie z Zastępcą Przewodniczącego Prezydium MRN w Gdyni, tow. Tadeuszem Biernackim. Omawiano ogólnie sprawy Towarzystwa, jego osiągnięcia, trudności i potrzeby, a także możliwości pomocy ze strony miasta. Mamy nadzieję, że to pierwsze spotkanie zapoczątkuje ściślejsze kontakty i wzbudzi żywsze niż dotąd zainteresowanie naszą placówką naukowo-badawczą ze strony „Ojców miasta”. Towarzystwo reprezentowali Izabella Gogolewska, Anna Olejarnik i Władysław Drapella.

POTRZEBA AKTYWIZACJI BADAŃ NAUTOLOGICZNYCH

OD DŁUŻSZEGO już czasu Zarząd Towarzystwa czyni starania o wpisanie naszego Towarzystwa na listę towarzystw dotowanych przez PAN oraz utworzenie Pracowni Nautologii.

W marcu br. przedstawiciele Zarządu odbyli w tej sprawie spotkanie z prof. dr Stanisławem Hücklem, Przewodniczącym Komitetu Badań Morza PAN prosząc go o poparcie starań Towarzystwa w Polskiej Akademii Nauk.

Rozwój badań nautologicznych na świecie jest obecnie tak szybki i prowadzony na tak szerokim froncie, że Towarzystwo nasze nie jest w możności stworzyć badaniom tego rodzaju warsztatowych i materialnych warunków umożliwiających prowadzenie badań nautologicznych tak aktywnych, aby dotrzymywały kroku pracom prowadzonym w wielu krajach świata.

Prof. dr St. Hückel ocenił bardzo pozytywnie dotychczasową działalność PTN i do prośby Zarządu ustosunkował się bardzo przychylnie widząc celowość i potrzebę rozwoju badań jakie prowadzi PTN. Wynikiem takiego stanowiska było kolejne spotkanie —

zainicjowane przez Zarząd PTN — tym razem w Warszawie, prof. dr St. Hückla z prof. dr inż. Witoldem Nowackim, wiceprezesem PAN. W spotkaniu wziął udział Zastępca Przewodniczącego PTN W. A. Drapella. Poświęcono je omówieniu aktualnych spraw Towarzystwa oraz projektowi stworzenia Pracowni Nautologii przy Zakładzie Historii Nauki i Techniki PAN. Uzyskano w tych sprawach opinie pozytywne prof. W. Nowackiego a także Sekretarza Naukowego Wydziału I — prof. dr Józefa Chałasińskiego.

O poparcie starań Towarzystwa Zarząd zwrócił się również do Przewodniczącego Komitetu Historii Nauki i Techniki PAN — prof. dr inż. Jerzego Bukowskiego.

WSPÓŁPRACA TPMM Z PTN

W SALI konferencyjnej KW-FJN w Gdańsku, odbyło się w dn. 10 VI br., z inicjatywy Zarządu Towarzystwa Przyjaciół Muzeum Morskiego w Gdańsku, spotkanie Zarządu TPMM z przedstawicielami Zarządu PTN. Celem spotkania było rozważenie możliwości nawiązania ściślejszej współpracy między obu Towarzystwami. Dyskusja wykazała, że współpraca jest możliwa i wskazana, mimo różnic w charakterze obu stowarzyszeń i zadań. Nie powinno to jednak stanowić przeszkody w wymianie doświadczeń, pomysłów, czy realizacji wspólnie podjętych prac lub akcji.

Wypowiedzi zebranych miały charakter dyskusyjny i informacyjny. Dopiero po formalnym ustosunkowaniu się obu Zarządów do zgłoszonych sugestii i propozycji, zostanie opracowany wiążący plan współpracy.

Zebranie prowadził mgr Witold BUBLEWSKI, przewodniczący Komisji Rewizyjnych obu Towarzystw.

W zebraniu wzięli też udział: połowie, Florian WICHLACH (przewodniczący Zarządu TPMM) i mgr Andrzej BENESZ (przewodniczący sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi i podkomisji do spraw wychowania morskiego) oraz mgr inż. Zbigniew GRZYWACZEWSKI (Instytut Morski), mgr Józef KUSZEWSKI (Muzeum Morskie), mgr Stanisław LUDWIG (Stacja Morska Zakładu Geofizyki PAN), dr Przemysław SMOLAREK (dyr. Muzeum Morskiego) i sekretarz generalny TPMM mgr Bolesław POLKOWSKI (Instytut Morski).

PTN reprezentowali: sekretarz generalny Anna OLEJARNIK i zast. przewodniczącego Władysław A. DRAPELLA.

Zebranie protokołowali sekretarze obu Towarzystw.

ZEBRANIA ZARZĄDU

ZEBRANIA Zarządu odbyły się w dniach: 4-go stycznia, 18-go marca, i 5-go maja br. Szczególną uwagę

poświęcono staraniom o lokal dla PTN, omówieniu terminu i porządku obrad Walnego Zgromadzenia, staraniom w PAN o wpisanie Towarzystwa na listę towarzystw dotowanych, organizacji i sprawniejszemu działaniu Komisji naukowych PTN, organizowaniu letnich morskich wykładów uniwersyteckich, bieżącym sprawom wydawniczym, finansowym i innym.

Zarząd czynił starania o uzyskanie przydziału na wskazany przez Wydział Lokalowy, odpowiedni na biuro, czytelnię i bibliotekę lokal w Gdyni przy ul. Szkolnej 10, zapewnił sobie pomoc w remoncie tego lokalu ze strony Wydziału Gospodarki Komunalnej oraz przedsiębiorstw członkowskich, ale decyzją Wydziału Lokalowego w/w lokal został przyznany przedsiębiorstwu „Warzywa i Owoce”.

Walne Zgromadzenie postanowiono zwołać w październiku br. Zarząd usiłuje połączyć Walne Zgromadzenie z sesją naukową z okazji 12-lecia PTN.

Anna Olejarnik ● Gdynia

KOMISJA HISTORII ŚRODOWISK NAUTYCZNYCH KULTURY I WYCHOWANIA

ZEBRANIE Komisji odbyło się w gmachu Biblioteki Głównej WSE w Sopocie dnia 3 lutego br. Zebranie otworzył kierownik Komisji prof. dr Kazimierz KUBIK. Witając przybyłych stwierdził z żalem, że nie ma na sali przedstawicieli stoczni, przede wszystkim gdynskich i gdańskich.

Mgr Robert WOŹNIAK (Szczecin) referował swoją pracę *Struktura społeczno-zawodowa stoczniowców, pracowników Stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie*.

Przyjęto wniosek Przewodniczącego, aby pytania i dyskusję połączyć razem.

Dyskusja.

Mgr Walenty ALEKSANDROWICZ zapytuje, czy opracowanie przedstawione przez mgra WOŹNIAKA zostało skonfrontowane z wynikami badań pracowników WSE w Sopocie? Prowadzą oni podobnego typu badania w Stoczni im. Lenina w Gdańsku. Zwrócił przy tym uwagę na to, że w stoczni tej jest odmienny podział administracyjny niż przedstawiony przez prelegenta w Stoczni im. Warskiego. Istnieje tam podział osobowy, zatrudnienia, szkolenia i kadr.

Kpt. ż. w. Henryk BORAKOWSKI stwierdził, że opracowanie powinno mieć charakter bardziej historyczny. Należałoby w tym celu wziąć pod uwagę nie tylko obecny stan organizacyjny, ale również rozpatrzyć, jak z biegiem upływu lat następowały zmiany w strukturze stoczni. Prelegent za mało uwypuklił fakt, że początkowo załogę stoczni stanowiła zbieralina ludzi ze wszystkich stron Polski. Ci, którzy odpowiadali za produkcję, mieli ogromne trudności, aby

nauczyć tych ludzi dyscypliny i odpowiedzialności. Wynikała stąd duża fluktuacja. Należałoby odpowiedzieć dlaczego miała miejsce tak duża płynność kadr. Czy zaważyła tu — jak mówił prelegent — tylko ciężka praca i niskie płace, czy też występowały inne, uboczne przyczyny.

Wstęp informujący o organizacji stoczni, przedstawiony przez mgra WOŹNIAKA jest zbyt szkicowy. Należałoby ukazać go w rozwoju historycznym. Czy pozostali w stoczni Polacy-autochtoni? Skąd przybywały nowe kadry? Jak wdrażano je do pracy?

Prof. K. KUBIK, zabierając głos w dyskusji, również stwierdził, że w referowanej pracy odtworzono jedynie stan faktyczny, ale brak jest elementu historycznego, a także interpretacji faktów. W referacie poruszono sprawę stażów pracy, ale nie podano, jakie zawody występują w stoczni. Wspomniano o wpływie wysokości uposażenia na fluktuację kadr, ale nie stwierdzono, czy występują też inne przyczyny płynności. Są bowiem przykłady, że nie tylko płaca jest ważna. Tak np. w „Conradinum” rozpisano w II klasie ankietę. Uczniowie mieli odpowiedzieć (anonimowo), czy gdyby istniała możliwość zmiany zawodu, skorzystaliby z tego. 50% uczniów odpowiedziało twierdząco, a przecież w szkole tej na 1 200 kandydatów przyjęto zaledwie 130 osób! Gros uczniów pochodzi z głębi Polski. Zarażeni bakcykłem romantyzmu morskieru kierują się nad morze i dopiero kiedy idą na praktykę, zdają sobie sprawę z dokonanego wyboru zawodu. Po skończeniu technikum tylko 25% idzie do pracy w wyuczonym zawodzie.

Prelegent poruszył zagadnienie doksztalcania. Stocznia szczecińska prowadzi kilkaset kursów. Czy kursy te przywiązują pracowników do stoczni? Które najbardziej? Na to w pracy nie znajdują odpowiedzi. Poruszony w niej został problem wieku pracowników. Szczecin jest miastem młodości, a więc... jaka jest przeciętna wieku załogi stoczni? Prelegent wspomniał o Technikum Budowy Okrętów, ale pominął Zasadniczą Szkołę Mechaniczną. Należy interpretować fakty i pokazać ich powiązania ze zjawiskiem migracji. Nie wystarczą przecież same liczby. Trzeba wykazać jakie czynniki ją powodują.

I dalsze uwagi. Kwalifikacje dają zawsze pewien awans, ale nie wspomniano w referowanej pracy, czym spowodowane były degradacje! Zastanawiające jest, że aż 29% pracowników nie posiada wykształcenia podstawowego.

Jeżeli chodzi o strukturę polityczną, to należy mówić o upolitycznieniu, a nie o upartyjnieniu.

I ostatnia uwaga. W ramach naukowej organizacji pracy należałoby uwzględnić również problematykę

pedagogiki pracy, socjologii, psychologii i ekonomiki pracy.

Mgr Kazimierz K. KIERZNIKIEWICZ (Zasadn. Szk. Bud. Okrętów Gdańsk) poinformował obecnych, że w jego szkole 80% uczniów zmieniloby pracę. Większość chciałaby mieć zawód elektryka. Szczególnie twierdzą tak kadłubowcy i instalatorzy.

Mgr Bronisław JORDAN (Miej. Sztab Wojsk.) zwrócił uwagę na to, że praca zawiera wiele tabel, których referent nie mógł w tak krótkim czasie wyczerpująco omówić.

Mgr R. WOŹNIAK podziękował zabierającym głos w dyskusji za pożyteczne uwagi profilaktyczne, metodologiczne i merytoryczne. Poruszył sprawę używanej w pracy terminologii. Starał się wyjaśnić problem degradacji pracownika, mimo zdobywanych kwalifikacji. Zdobycie kwalifikacji jest zawsze awansem, ale oświatowym. Natomiast nie zawsze znajduje to odbicie we wszystkich kierunkach ruchowości. Może wystąpić konflikt z załogą, która nie posiada takich kwalifikacji, a drażni ją zwalnianie się pracowników na naukę, co może zaważyć na wykonaniu przez załogę planu. Zagadnienie degradacji wystąpiło tylko w sporadycznych wypadkach.

Więcej uwagi poświęcił mgr WOŹNIAK problemowi adaptacji zawodowej. W pierwszym roku nauki uczeń jest emocjonalnie zaangażowany, natomiast w drugim roku następuje reakcja, gdy jego oczekiwania się nie spełniają. Powoduje to zniechęcenie do zawodu już przed rozpoczęciem pracy. Problem fluktuacji występuje w grupie pracowników do pięciu lat. Potem już tylko problem stabilizacji życiowej. Referent potwierdził, że stocznia szczecińska posiada odmienną strukturę organizacyjną niż stocznie Trójmiasta. Dlatego Stocznia im A. Warskiego proponuje utworzenie rady oceny przygotowania kadr. Dalszym badaniom należy poddać zagadnienie awansowania i wprowadzania do pracy, relację — struktura zawodowa i wiek a fluktuacja, problemy wykształcenia i wiele innych. Można wykorzystać źródła niemieckie od 1857 roku, jak również prace magisterskie poświęcone tej tematyce. Gruntowne opracowanie dyskutowanego tematu przekracza siły jednego człowieka.

Zebranie zamknął Przewodniczący dziękując prelegentowi oraz gościom i członkom PTN za przybycie i udział w dyskusji.

Prócz wymienionych w zebraniu wzięli udział: mgr Irena ŁOJKO („Centromor”), Anna OLEJARNIK i mgr Izabella GOGOLEWSKA, która zebranie protokolowała.

Izabella Gogolewska ● Gdynia

UNION

Associates

- Shipping Companies,
- River Shipyards,
- the River Craft Design and Research Office,
- the Export and Import Office „Naviga”.

of Inland Shipping and River Shipyards

ul. Puławska 14, Warszawa, Poland

VESSELS of our shipping companies handle cargoes and passenger traffic in the Odra River and Wisła River waters and ply along the Polish shores in coastal navigation.

THE COMPANIES manage to-date cargo fleet, consisting mostly of motor barges and pushed trains.

THE PASSENGER fleet serves various excursions, pleasure cruises and communication within port waters by its modern ships and hydrofoil boats.

THE NETWORK of connections of the inland-waters cargo transportation covers nearly the whole of Western Europe.

MODERN craft destined to carry passengers and cargoes in coastwise and inland navigation has been constructed in the river shipyards, situated in the Odra and Wisła regions.

THE INDUSTRY of river craft and boatbuilding largely makes use of the designing services and engineering consultations by the RIVER CRAFT DESIGN AND RESEARCH OFFICE, a subordinate to the same Union. However, the river yards not only serve the needs of this Union, but on top these they launch small vessels and floating objects for the shipyards, as also lifeboats and similar outfit for vessels on order from the parties abroad.

To ensure quick and smooth handling of foreign orders, a special export and import office was called into existence at the

Union of Inland Shipping and River Shipyards

styled the „*NAVIGA*”

Its objectives consist in:

- supplying for exportation of the coastal, lake and river craft, both cargo-carrying, passenger-type and technical,
- providing of complementary supplies and export items for boatbuilding,

particularly in respect of

- river yards,
- inland harbours,
- technical subsidiaries for inland fleet servicing,
- hydraulic-engineering structures on inland waterways,
- deliveries of designs for complete projects and engineering consultations relating to alternative solutions of the inland water transportation systems.

Agents for the „*Naviga*” Export and Import Office,
handling foreign orders are

„**CEKOP**”

Foreign Trade Enterprise,

and

„**CENTROMOR**”

Import and Export Office for Vessels.

CO-OPERATIVE FOR SHIP REPAIRS AND MAINTENANCE "REMKO-SERVICE"



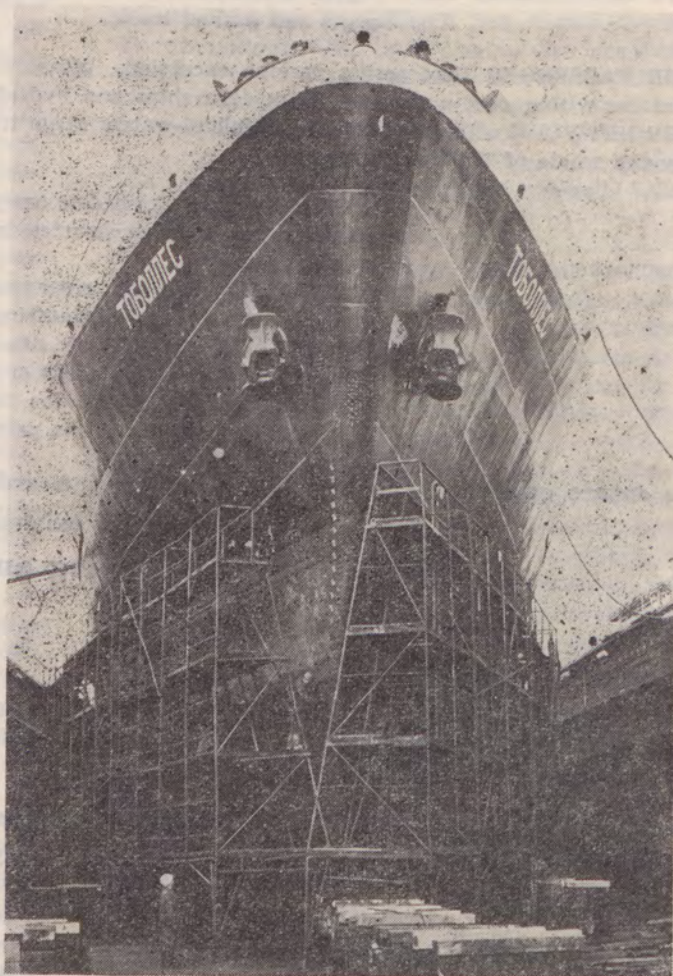
Gdańsk, Żabi Kruk 4, Poland
Telephone of Head Office 31-44-39

Performs conservation and repair services
for ships and their instalations

THE CO-OPERATIVE IS SPECIALIZED IN DAMAGE REPAIRS AND WORKS CARRIED OUT ON BOARD DURING STAY IN HARBOUR. THE CHIEF MOTTO IS „TO CUT SHIPS' STAY IN HARBOUR TO MINIMUM”.

BY SIX DEPARTMENTS THE CO-OPERATIVE PERFORMS WORK WITHIN FOLLOWING RANGES:

1. Carrying out of renovations, revisions, conservation of central and auxiliary motors, steam engines, renovations of various mechanical installations, such as: winches, capstans, pumps, tube-works within exchange and repairs of various tube and pipe installations, valves, welding and locksmith's works.
2. Conservation and painting works on ships in full range by means of steady modernized tools and introduction of new and improved methods of production.
3. Carrying out of repairs, conservation and certifying of installations and nautical instruments, such as: compasses, chronometers, giro-compasses, telescope-glasses etc. Certifying of implements is done under supervision of the Polish Register of Shipping.
4. Calking ship decks, insulating of tubelines, refrigerator tubes, engine houses as well as thermic insulation.
5. Services performed by the Electric Department within repairs and re-wrapping of electric motors of all types. „Remko-Service” provide high quality of the works. The superintendents are specialists of high knowledge in maritime services. The Co-operative „Remko-Service” co-operates with Shipyards and performs services for Polish and foreign shipowners. Services rendered to foreign shipowners are settled through „Centromor-Central Import and Export Office” for ships and Marine Equipment.



REMKO-SERVICE, SPÓŁDZIELNIA PRACY

AWARYJNA I MIĘDZYREJSOWA OBSŁUGA STATKÓW

AWARYJNA I MIĘDZYREJSOWA OBSŁUGA STATKÓW



SPÓŁDZIELNIA PRACY MURSKIEGO SPRZĘTU RATUNKOWEGO I ŻAGLOWNICZEGO W GDYNI

GDYNIA, UL. CZERWONYCH KOSYNIERÓW Nr 89/91

Fagiel



WYKONUJE nowy →

SPRZĘT WYPOSAŻENIOWY STATKÓW, JACHTÓW,
ŁODZI ITP. — Z TKANIN TECHNICZNYCH I LIN

JAK RÓWNIEŻ WSZELKIEGO RODZAJU I TYPU

NAPRAWIA stary →

NAMIOTY, POKROWCE, PŁANDEKI, ŻAGLE, MATE-
RACE, TRAPY, ODBIJACZE, SIATKI, STROPY, WOR-
KI MARYNARSKIE, RĘKAWICE BOSMAŃSKIE, PASY
I KOŁA RATUNKOWE, NOSZE OKRĘTOWE, RZUTKI
STATKOWE, PŁASTRY AWARYJNE

INFORMACJI

udziela i przyjmuje zlecenia

DZIAŁ TECHNICZNY SPÓŁDZIELNI

ZARZĄD

TELEFON
21-67-73

|| DZIAŁ

TECHNICZNY
TELEFON 21-53-66

Fagiel

Biuletyn GOTOL

CENA ZŁ 50,-
INDEKS 36966



G D Y N I A
W A R S Z A W A
S Z C Z E C I N